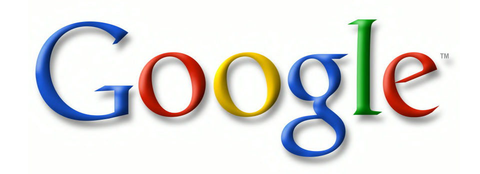


This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

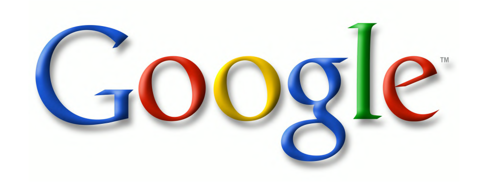
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

3 3433 07594722 0









Guide

DE

L'ASSUREUR ET DE L'ASSURÉ.

GUIDE

DE

L'ASSUREUR ET DE L'ASSURÉ

EN MATIÈRE

D'ASSURANCES MARITIMES.

Contenant

1° UN VADE MECUM INDISPENSABLE AUX ASSUREURS POUR DIVISER LEURS SOUSCRIPTIONS PROPORTIONNELLEMENT AUX DANGERS A COURIR ; 2° LES POLICES D'ASSURANCES MARITIMES DES DIVERSES PLACES COMMERCIALES DU MONDE, SUIVIES D'OBSERVATIONS SUR LES US ET COUTUMES DE CES PLACES ; 3° LE RÉSUMÉ DES CONDITIONS DE L'ASSURANCE MARITIME SUR LES PRINCIPALES PLACES DE COMMERCE ; 4° DES TABLEAUX-MODÈLES DE TOUS LES LIVRES NÉCESSAIRES A UN ASSUREUR, ETC.

SUIVIS

DE TABLEAUX COMPARATIFS

Des principales stipulations des polices d'assurance de toutes les villes de commerce du globe et des risques garantis par elles.

Par GABRIEL LAFOND,

Ex-capitaine et subrécargue, membre de la Société de Géographie et autres sociétés savantes ;

Directeur de la Compagnie d'Assurances maritimes, L'UNION DES PORTS.

Paris,

A LA LIBRAIRIE DU COMMERCE,

Chez RENARD, rue Ste-Anne, 71.

A la Direction de **L'UNION DES PORTS,** *Rue de Richelieu, 60.*

Dans les Ports de France,

Chez les Agens et Correspondans de L'UNION DES PORTS.

1837.

ASTOR LIBRARY NEW-YORK.

Imprimerie de J.-A. BOUDON, rue Montmartre, 131.

TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES.

Pages.

Pages.

Pages.

Pages.

Pages.

TABLEAUX COMPARATIFS.

NOTES.

Plusieurs fautes typographiques se sont glissées à l'impression, mais en général elles ne consistent qu'en lettres oubliées ou qui n'ont pas marqué au commencement, au centre ou à la fin de quelques mots.

Par erreur, l'on a imprimé quelquefois les mots *allée* pour *aller*, *éceuil* pour *écueil*, *Guyaquil*, *Quayaquil* pour *Guayaquil*.

ERRATA.

Pag. 3, lig. 2, des tous les parages, *lisez* de tous les parages.

Pag. 8, lig. 3, *avant les mots* le titre 1, *mettez* le livre 2, titre 1.

Pag. 13, lig. 2, *au lieu des mots* sur l'article 1, *lisez* sur le livre 2, titre 1.

Pag. 23, lig. 29, refuser les réassuracces, *lisez* refuser les réassurances.

Pag. 23, lig. dernière, ne jamais ne réassurer, *lisez* ne jamais réassurer.

Pag. 24, lig. 2, des mauvais risques, *lisez* de mauvais risques.

Pag. 35, lig. 16, dans mauvaise saison, *lisez* dans la mauvaise saison.

Pag. 36, lig. 26, de la parte de l'ouest, *lisez* de la partie de l'ouest.

Pag. 44, *à la note*, lig. 1, j'ai compilé, *lisez* j'ai compulsé.

Pag. 56, lig. 18, plus au moins loin, *lisez* plus ou moins loin.

Pag. 56, lig. 25, golfe de son nom, *lisez* golfe de ce nom.

Pag. 58, lig. 4, dans ce port où les navires, *lisez* dans ce port que les navires

Pag. 58, lig. 10, qui la parcourent, *lisez* qui les parcourent.

Pag. 65, lig. 10, les ports de Vera-Cruz et le Tampico, *lisez* les ports de Vera-Cruz et de Tampico.

Pag. 66, lig. 12, 10,000 fr. sur corps, de 25,000 fr. sur, *lisez* 10,000 fr. sur corps, 25,000 fr. sur

Pag. 68, lig. 9, y déposer sa cargaison. Il faut, *lisez* y déposer sa cargaison, il faut

Pag. 68, lig. 13, être retournés, *lisez* être ristournés.

Pag. 70, lig. 12, plus de 12 pieds de d'eau, *lisez* plus de 12 pieds d'eau.

Pag. 72, lig. 3, qui est le plus sûr, *lisez* qui soit le plus sûr.

Pag. 82, lig. 32 et 33, à l'Epi, *lisez* à Alipi.

Pag. 100, *en marge*, 3ᵉ alinéa, paiement ou pertes, *lisez* paiement des pertes.

Pag. 103, lig. 10, condamné ou d'autres causes, *lisez* condamné pour d'autres causes.

Pag. 120, lig. 7, de secours étrangers; on est obligé, *lisez* de secours étrangers, et qu'on est obligé.

Pag. 133, *tête du tableau*, 1 pour cent sur les, *lisez* 15 pour cent sur les.

Pag. 138, lig. 5 du tableau, clous et gérofle, *lisez* clous de gérofle.

Pag. 225, ligne 6, *après les mots*, des objets assurés, *ajoutez* en France, à Marseille seulement, on n'exige pas cette condition pour faire abandon.

Pag. 230, lig. 2, *après les mots* les avaries grosses et les avaries particulières, *ajoutez* se cumulent, et sont remboursées intégralement.

GUIDE

DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURÉ

EN MATIÈRE D'ASSURANCES MARITIMES.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES.

Un des principaux moyens de succès d'une compagnie d'assurance ou d'un assureur, est sans contredit la connaissance précise et certaine de tous les faits et de tous les événemens qui se rapportent à cette branche d'industrie. Ce n'est qu'en les possédant qu'ils peuvent opérer avec sécurité et certitude, et offrir ainsi aux assurés les garanties nécessaires. C'est l'étude de ces faits que nous recommandons aux assureurs, et, pour la leur faciliter, nous avons réuni ici les principales instructions nécessaires pour les guider et les éclairer.

Les assurances doivent être considérées sous le triple rapport de l'*assureur*, qui accepte et souscrit les risques, sous celui de l'*assuré*, en faveur duquel les risques sont souscrits, et enfin sous celui de l'intermédiaire ou *courtier*, confident des intentions des assurés et des moyens qu'ils emploient pour

obtenir les conditions les plus favorables à leurs intérêts, soit en combattant des prétentions exagérées, soit en se mettant en garde contre une trop grande condescendance.

J'examinerai les assurances sous ces trois faces différentes, et tâcherai d'offrir aux trois parties qui concourent à l'assurance des instructions propres à les guider dans leurs opérations, et à exécuter leurs missions réciproques avec circonspection et prudence.

Celui qui assure doit bien se pénétrer qu'il faut moins rechercher les fortes sommes que les petites, qui se répètent à l'infini, et qui, réparties sur mille navires différens, donnent des résultats presque toujours certains.

Les assureurs doivent, pour leur instruction, consulter les meilleurs ouvrages de géographie maritime et prendre connaissance des mouvemens des ports dans les feuilles périodiques. En s'habituant à ces lectures, ils seront toujours au fait du plus ou du moins de difficultés des voyages; ils acquerront la connaissance des localités, et finiront par connaître tous les cas d'avaries si différens les uns des autres.

Les assureurs, en un mot, doivent s'entourer de toutes les instructions possibles; le livre des renseignemens, publié par les directeurs du *Lloyd français*, leur est indispensable, de même que le journal intitulé *Mouvement des Ports*, qui est pour eux un journal spécial.

Les compagnies connaîtront par des rapports

réguliers de leurs agens les événemens maritimes des tous les parages. Ces agens doivent consigner ces événemens dans le livre historique des navires, qui deviendra ainsi une source féconde pour les recherches de tout genre.

Je crois que dans un ouvrage de l'ordre de celui-ci il faut avant tout faire connaître l'état des assurances en France.

L'expérience acquise dans les assurances maritimes pendant vingt années de paix à changé certains principes qui, dans l'origine, avaient été déduits d'un petit nombre de faits seulement. Ainsi on a trouvé, contrairement aux anciens principes, qu'il fallait avant tout baser le capital et le plein sur l'importance et la subdivision des affaires dans chaque localité, et qu'ensuite le plein ne devait point dépasser de beaucoup le double de l'assurance moyenne de la place sur laquelle on opère.

En France, le terme moyen des risques souscrits en assurances maritimes est de 25 à 30,000 francs. Cette moyenne si petite résulte de la division des affaires, de la circonstance que peu de maisons entreprennent pour leur compte de grandes opérations, et que la plupart des navires chargent en *cueillette*, c'est-à-dire par petites parties de marchandises que chaque expéditeur envoie à ses correspondans. Il faut ajouter à cela que les plus grands bâtimens de commerce ne valent pas au-delà de 125 à 150,000 francs, et que chaque compagnie ne prend jamais plus du tiers de cette valeur, encore faut-il que le navire assuré soit de première classe.

L'assurance moyenne étant de 25 à 30,000 francs, on peut donc prendre sans danger 50 à 60,000 fr. de plein ou maximum. Mais en dépassant ce chiffre, les chances de pertes des divers risques ne seraient plus en rapport avec les valeurs trop inégales de ces mêmes risques. Ainsi, avec un plein de 60,000 francs, le risque moyen sera de 22,000 francs; la perte moyenne de celles éprouvées dans plusieurs exercices ordinaires sera de 7 à 8,000 francs; dans les bonnes années de 5 à 6,000 fr., et de 9 à 11,000 francs dans les mauvaises. En élevant le plein au-delà du double de la moyenne, les pertes pourront porter accidentellement sur les fortes sommes assurées, la moyenne des pertes augmentera dans une proportion beaucoup plus forte que la moyenne des assurances souscrites, et les compagnies ne trouveront plus de compensation dans les primes de petites sommes pour couvrir les pertes occasionées par le paiement des grands risques. La moyenne ne sera plus en rapport avec un plein aussi élevé, parce que ne trouvant que bien rarement à assurer des risques dépassant 60,000 francs, il en résultera que la moyenne de 22,000 francs augmentera peu, et que les chances à courir sur des risques élevés seront d'autant plus à craindre, qu'ils s'éloigneront davantage du double de l'assurance moyenne des diverses places.

Les compagnies d'assurances doivent éviter cet écueil et ne jamais se confier à un petit nombre de fortes sommes excédant le double de la moyenne des assurances.

En Angleterre et aux Etats-Unis, où les opérations appartiennent presque toujours à une seule maison plutôt qu'à des chargeurs divers, et où les expéditions sont en général plus fortes qu'en France, le plein sur cargaison peut être d'autant plus élevé, que l'assureur aura plus de moyens d'exécution par l'abondance de ses capitaux, et qu'il opérera sur telle ou telle autre place ou sur plusieurs places à la fois.

A Hambourg, ville de commerce très importante par le nombre des compagnies d'assurances qui y sont établies, et par les grandes affaires qui s'y font, le plein est beaucoup plus faible que celui des grandes places de France, parce que les affaires y sont beaucoup plus subdivisées. D'après cela, l'assureur, avant de commencer ses opérations, devra connaître la moyenne des assurances de la place où il compte prendre des engagemens afin de fixer le maximum ou plein qu'il prendra dans cette place. Le directeur d'une compagnie ne doit donc pas accorder le même maximum à tous les agens, mais le fixer selon les besoins de chaque localité.

Je vais maintenant établir que l'intérêt et la sécurité d'un assuré consistent à faire souscrire ses risques par les assureurs, ou par les compagnies dont le maximum est en rapport avec le capital qu'elles possèdent.

La principale chance de bénéfices d'un assureur dépend du nombre des risques qu'il souscrit; mais d'un autre côté, plus il étend ses engagemens, plus

sa responsabilité augmente. La garantie qu'offre un assureur dépend toujours du maximum qu'il prend proportionnellement à son capital; ainsi un assureur ayant un capital de 200,000 francs, et prenant 5,000 fr. de maximum, offre autant de garantie que la compagnie qui aura un capital de 2,000,000 et qui prendra 50,000 fr. de maximum, ces sommes étant, dans ces deux cas, le 40e de chaque capital. Si la compagnie élevait son maximum à 60,000 fr., si elle était heureuse, elle accroîtrait son capital proportionnellement de 20 p. 0/0 de plus que l'assureur qui garderait son même plein de 5,000 fr.; mais si la compagnie était malheureuse, elle souffrirait aussi proportionnellement et progressivement plus que l'assureur. Il ressort de cela que plus un assureur répartit ses chances sur un plus grand nombre de risques plus il égalise ses risques, et plus il fait de bénéfices.

Mais indépendamment de ces circonstances, une compagnie offre toujours plus de sécurité et de garantie qu'un assureur particulier.

On connaît 1° mieux la position d'une compagnie que celle d'un assureur; et en cas de désastres une société paie plus facilement une forte somme qu'un assureur, qui peut très bien la posséder et au-delà, mais dont les capitaux sont souvent engagés dans ses affaires particulières; 2° Une compagnie souscrit généralement plus de risques qu'un assureur; ils se trouvent, par cette raison seule, beaucoup plus répartis. Pour cette même

cause, une compagnie à agences bien gérées, doit faire des affaires plus sûres et offrir plus de garantie qu'une compagnie locale.

Les assureurs répondent par l'accumulation des primes aux réclamations qui sont la conséquence de leurs engagemens. Il ressort de cela même qu'il est de l'intérêt des deux parties d'adopter un taux équitable pour les primes. Car lorsque ce taux est trop bas, les ressources des assureurs diminuent en même temps que leur solvabilité souffre. L'avantage que retire l'assuré d'une prime très basse est minime et sans influence sur ses affaires ; le prix de la marchandise ne baisse et ne hausse que par suite d'un taux plus ou moins élevé, et l'assuré reste à peu près dans les mêmes conditions, de même que le consommateur. Il n'en est pas de même pour l'assureur, une augmentation très légère dans le taux de la prime est souvent suffisante pour fonder la prospérité de son établissement et peut donner d'excellentes garanties aux assurés.

Ces détails, quoique intéressans, ont beaucoup perdu de leur importance depuis qu'une longue série d'années de paix a diminué les risques des assureurs et que la solvabilité de la plupart d'entre eux est bien reconnue et bien établie; mais ces mêmes circonstances rendraient une subite déclaration de guerre plus désastreuse, et il n'y a aucun doute que les assureurs qui courent le risque de guerre et de capture, dans les conditions ordinaires de leurs polices, ne pourraient pas remplir

leurs engagemens si la guerre venait à être déclarée.

Le titre 10 du code de commerce décline avec raison cette responsabilité. La loi regardant les assureurs comme les protecteurs du commerce, suppose que la prime usuelle en temps de paix est seulement suffisante pour les risques ordinaires de la navigation, et qu'une indemnité est due aux assureurs, dans les cas de déclaration de guerre pendant le voyage, afin qu'ils puissent satisfaire aux nouvelles exigences de l'assuré. Cette augmentation est déterminée par des arbitres et devant les tribunaux. En effet, on ne peut pas présumer que la prime moyenne de 1 1/2 p. 0/0, pour tout risque, puisse encore indemniser un assureur dans les cas de guerre et de capture. Il n'est pas non plus raisonnable de supposer que des signataires qui se sont engagés à couvrir indistinctement des risques sur navires français et anglais, viendraient à méconnaître leurs engagemens dans une rupture entre ces deux puissances. Une pareille rupture serait bien plus fâcheuse aujourd'hui qu'autrefois; car des bateaux à vapeur armés en corsaires, de part et d'autre, ne laisseraient pas échapper un seul navire marchand. Une crise semblable serait donc la perte de tous les assureurs qui garantiraient le risque de guerre sans une indemnité proportionnelle. Quelques assureurs qui ne veulent pas s'en rapporter à une augmentation à arbitrer en cas de guerre, ont demandé une prime fixe; cela est arrivé toutes les fois que les bruits d'une guerre

maritime ont pris quelque consistance. Dernièrement encore, notre différend avec les Etats-Unis a fait monter la prime un peu au-dessus de la prime ordinaire; cet excédant n'aurait cependant jamais pu compenser le risque, en cas de rupture complète. La prime perd son caractère, en ce qu'elle n'est plus proportionnée au risque que court l'assureur; l'opération devient un jeu dont le gain ou la perte dépendra d'une nouvelle. On conçoit que presque toutes les chances sont d'abord contraires à l'assureur, et puis, par réaction, à l'assuré. Celui-ci a payé la prime; si la guerre fût survenue, les assureurs eussent-ils été capables de payer tous les risques souscrits? Cela ne me paraît nullement probable. La réclamation, dans tous les cas, est la même; la liquidation, dans le premier cas, est proportionnée à la nécessité et aux risques courus, et dans le second, aventureuse et incertaine. Le seul moyen d'assurer pour une guerre à déclarer doit être celui-ci, demander pour *peur de guerre* 1 ou 1 1/2 p. 0/0, et si la guerre est déclarée, 10, 15, 20 ou 50 p. 0/0, selon les risques présumés qu'occasionera cette guerre. De cette manière, la prime est vraiment proportionnée au risque; ce sont là les principes auxquels l'assureur doit se conformer dans ses opérations, et l'assuré doit être moins séduit par la faiblesse de la prime, que par la sécurité et la solvabilité que lui offrira l'assureur.

Ce que je viens de dire est tellement vrai, que dès qu'une guerre est déclarée, le prix des marchandises augmente en proportion des difficultés

qu'on rencontre pour se les procurer; cette augmentation laisse au négociant le moyen de payer les primes de guerre déterminées par des arbitres. Il me serait facile de donner beaucoup d'autres raisons pour convaincre l'assuré que les assureurs ou compagnies qui garantissent toujours le risque de guerre, comme c'est l'habitude en Angleterre et sur plusieurs autres places de commerce, n'assurent que dans l'hypothèse qu'ils auront de quoi payer tous les risques souscrits. On conçoit que l'impossibilité de remplir de pareils engagemens se manifesterait à la première guerre maritime, surtout si elle avait lieu entre les trois puissances qui possèdent les plus grandes marines : la France, l'Angleterre et les Etats-Unis.

En réalité, comme l'assurance ne doit pas être une occasion de bénéfice pour l'assuré, mais seulement lui garantir la conservation de sa propriété, il importe uniquement au négociant qui fait assurer d'avoir un assureur ou une compagnie dont les transactions soient établies dans une juste proportion avec le montant de leurs capitaux, et que ceux-ci soient suffisans pour couvrir les risques probables. Ces conditions ne sauraient être remplies lorsqu'on assure le risque de guerre avec une prime de paix augmentée seulement d'un 1/2 ou d'un p. 0/0.

Les contrats d'assurances reposent en général sur une longue série de faits recueillis avec soin et avec persévérance. Ces faits sont 1° les lois ou coutumes reconnues comme lois, dans les pays où aucune jurisprudence écrite n'existe sur les con-

trats d'assurances. Ces coutumes sont souvent en contradiction avec les conditions imprimées des polices, et elles peuvent ainsi souvent occasioner des difficultés; il faut donc que l'assuré les fasse stipuler à la main et accepter par l'assureur. 2° En insérant une condition expresse, elle a quelquefois besoin de quelques détails qui paraissent superflus aux personnes peu habituées à ces contrats. 3° L'omission d'une certaine déclaration, ou communication, peut souvent rendre le contrat nul.

Je vais citer un exemple qui établira la différence qu'il y a de la loi à la coutume. A Londres, par exemple, la police déclare que l'assureur est responsable *des risques de guerre, navires de guerre, etc.* Cependant, dans un cas de capture par un navire anglais, la loi ne force pas l'assureur à indemniser l'assuré quand il est sujet de la nation qui est en guerre avec l'Angleterre ; cependant les cas sont prévus et le risque couvert par une police *d'honneur*, que les assureurs signent presque toujours; mais enfin c'est une condition à connaître. Quant à la nécessité de spécifier chaque clause en détail et avec soin, les observations suivantes relatives à l'ancienne police de Marseille en sont une preuve. Dans la partie imprimée de la police de cette place : *Les assureurs garantissent des hasards d'hostilités avec une augmentation de prime, qui est déterminée par des arbitres en cas d'une déclaration de guerre pendant le voyage*, et d'autres déclarent *qu'ils sont responsables de baratterie de patron, seulement si l'assurance est effectuée à bord d'un navire français.* Mais

quand un négociant a des marchandises embarquées à bord d'un navire étranger, et qu'il désire qu'elles soient assurées contre la baratterie et les chances de la guerre sans augmentation de prime, alors on écrit au bas de la police imprimée la clause suivante : *L'assurance est faite pour tous les risques, l'assureur renonce à l'augmentation de prime en cas de déclaration de guerre*. Cette clause est souvent insuffisante parce que l'expression *pour tous risques* s'entend pour la plupart du temps seulement pour les chances de mer et de guerre, mais non pour celle de baratterie. On doit donc demander une clause plus explicite en spécifiant le cas de baratterie à bord d'un navire étranger. Enfin, pour ce qui regarde le soin que l'on doit apporter à ne pas oublier de faire les déclarations demandées, je dirai qu'à Hambourg, par exemple, le contrat est nul quand le pouvoir de donner l'ordre d'assurer n'est pas inclus dans la police, quoique cet ordre soit envoyé de toute autre place que de celle d'où part le navire.

La manière de calculer les indemnités et celle de régler les avaries n'est pas la même dans tous les pays et diffère souvent entre les polices des compagnies et des assureurs d'une même place.

Il suffit de dire ici qu'en France le Hâvre a la police la mieux rédigée, et qu'à Londres et aux Etats-Unis le mode de réglement pour les avaries est mieux et plus raisonnablement établi qu'ailleurs. Les polices françaises sont cependant celles dont les conditions des deux parties sont le mieux

stipulées ; elles s'appuient généralement sur l'ordonnance de la marine et sur l'article 10 du code de commerce pour le risque de guerre.

Je donnerai dans la seconde partie de cet ouvrage les polices des principales places de commerce, ainsi que quelques observations nécessaires, et à leur suite, des tableaux comparatifs afin que les assurés connaissent toutes les conditions des principales places de commerce, et que les assureurs aient un guide sûr et certain pour leurs transactions futures.

Je pense que ces observations préliminaires ne seront pas inutiles au commerce en général, et surtout aux assureurs et assurés. Ce livre leur est consacré, et pour le rendre plus utile je citerai ici les ouvrages que j'ai consultés et où j'ai puisé mes documens.

Le premier est le *Vade mecum* de M. Auguste Morel d'Anvers, directeur des compagnies commerciales d'assurances ; ensuite vient le recueil publié en 1830 par M. Vaucher, sous le titre des *Polices d'assurances maritimes*, et traduit en anglais sous celui de *a Guide to marine Insurances*, Londres 1834. Ce livre contient déjà les polices des principales villes commerciales du monde, ainsi que des observations particulières sur chacune d'elles.

Depuis lors, les assurances maritimes ayant pris beaucoup d'extension en France, et surtout à Paris, il y a eu plusieurs modifications dans les polices. Celle du *Hâvre* a été refaite et corrigée en entier; à *Marseille*, une nouvelle police plus étendue et plus

explicative que l'ancienne a été mise en usage par une réunion d'assureurs : elle est à peu de chose près semblable à celle des autres places de France. A *Paris*, où il existait presque autant de polices que d'assureurs, une seule, depuis le mois de juin 1836, a été adoptée par tous les assureurs et compagnies qui y sont établis. Enfin, plusieurs notes et observations contradictoires m'ont paru nécessaires pour donner une idée précise des assurances, tant pour l'assureur que pour l'assuré.

Je dois citer l'ouvrage de M. E. Vincens, conseiller d'état et directeur de la division du commerce au ministère du commerce et des travaux publics, intitulé *Exposition raisonnée de la législation commerciale, et Examen critique du code de commerce*, Paris 1821. Dans le troisième volume de cet ouvrage, les négocians maritimes trouveront le résumé de tout ce qui a été dit antérieurement sur les assurances maritimes par Valin, Emerigon, Boulay Paty, et autres auteurs. Je recommande enfin aussi au commerce, et surtout aux assureurs de tous les pays, le livre des renseignemens sur les navires, publié par MM. les directeurs du Lloyds français, MM. Vanden-Broke, Lefèvre, de la Haye, et le journal le *Mouvement des Ports*, publié par M. Lacheurié, directeur de la chambre commerciale d'assurances de Paris, qui donne avec exactitude ce que son titre annonce.

Je citerai de même le *Traité des principes d'indemnités*, par Willam Benecke (Londres 1824), et traduit par M. Dubernad, Paris 1825.

INSTRUCTIONS

POUR

LES AGENS D'UNE COMPAGNIE

Dont le maximum ou le grand plein serait de 60,000 francs.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Article 1er. — *Bordereaux, etc.*—Les agens remettront tous les samedis un bordereau des opérations de la semaine, un état de paiemens et de recettes, et un bordereau de tous les avenans, d'augmentation et de diminution de primes suivant les modèles donnés.

Art. 2. — *Comptes trimestriels.* — Tous les trimestres, les agens remettront un compte général des affaires faites, y compris leur compte courant avec la Direction.

Art. 3. — *Renseignemens sur navires.* — Les assureurs doivent consulter le registre anglais et le registre du Lloyd français *. Le premier ne donne

* Je ne puis trop recommander ce précieux ouvrage auquel les assureurs doivent le moyen de ne plus travailler en aveugles, je ne sais pas pourquoi le ministère du Commerce ne prend pas sous sa protection immédiate une publication de cet ordre *qui la mérite à tous égards*!

qu'une idée très imparfaite du degré de confiance que mérite chaque navire, car il n'y est fait aucun usage des cinq classes annoncées; la classification se réduit à A I, la seule qui mérite confiance et qui s'étend à tous les navires âgés de moins de 8, de 10 ou de 12 ans, selon leur mode de construction; la classe E I s'étend à l'infini et comprend aussi bien les meilleurs navires que les plus mauvais. L'habitude de comparer apprendra à discerner les bons navires des mauvais; c'est d'après l'espèce, le tonnage, l'âge, la date de la visite et les réparations qui ont eu lieu, qu'on peut juger si le risque proposé est à rechercher ou à éloigner.

Il n'en est pas de même du second registre qui détermine la confiance à accorder aux navires, et c'est à l'assureur à juger, d'après la nature du risque, ce qu'il doit faire; car tout assureur sait que malgré la confiance que mérite un navire, il est certains risques dans lesquels on ne doit s'intéresser que pour une très faible somme. D'un autre côté, certains navires, qui ne mériteraient qu'une faible confiance pour de certains risques donnés, en méritent une plus grande pour d'autres moins chanceux.

Art. 4. — *Qualités des navires*. — Les navires cotés T (1/3) Q (1/4) et S (1/6 confiance) méritent très peu de confiance, parce que ce sont les cotes généralement données aux mauvais navires que les experts se font scrupule de dénigrer entièrement. Dans aucun cas, des risques ne pourront être sous-

crits par des agens sur des navires cotés R (aucune confiance), et cotés T (1/3), Q (1/4) et S (1/6 confiance) quelque soit leur nature. Un navire coté M (1/2 confiance) pour le long-cours (L C), mérite très peu de confiance pour un voyage de retour, soit des Grandes-Indes ou de colonies quelconques.

Cette grande circonspection, relative aux navires, est surtout très nécessaire lorsque les risques doivent courir dans une mauvaise saison; aussi les agens devront-ils s'appliquer à bien se pénétrer du moment des mauvaises saisons, qui varient suivant les pays, comme ils le verront plus bas.

Un navire inconnu est toujours suspect, parce qu'il arrive le plus ordinairement que ce sont de mauvais navires dont les noms ont été changés, afin d'être méconnaissables et de trouver des assureurs.

Autant les assureurs ou agens doivent être difficiles lorsque le navire ne leur inspire pas de confiance, autant ils doivent être faciles à traiter sur des navires d'une qualité supérieure, bien commandés, faisant une navigation facile dans le meilleur moment de l'année, et lorsqn'il n'y a aucun motif de suspecter soit la mauvaise foi, soit des avaries déjà existantes aux objets présentés à l'assurance.

Art. 5. — *Primes*. — Le taux des primes doit être maintenu autant que possible; mais lorsqu'un bon risque est présenté à l'assurance, et que le propo-

sant est disposé à ne payer qu'une certaine somme pour son assurance, le meilleur mode à employer en pareil cas est de demander combien il consent à payer, et de contracter aussitôt, si l'on pense que chez un autre assureur de la place on puisse obtenir les avantages désirés. Mais pour cela, il faut que le risque soit désirable sous tous les rapports, et que la prime ne soit pas cependant de beaucoup au-dessous du cours.

Art. 6. — *Souscription des risques.* — Avant de souscrire un risque, les assureurs ou agens doivent toujours consulter les renseignemens sur navires, s'informer du nom du proposant, de la date du connaissement, de celle du départ du navire, ou de l'époque à laquelle on présume, d'après les nouvelles reçues, que son départ a eu lieu ou peut avoir lieu. Ils doivent en outre exiger que ces détails se trouvent consignés dans la police, la loi l'exige et l'habitude du contraire donne lieu à trop d'abus. Lorsqu'il y a sinistre, il faut que l'on puisse se rendre compte, en lisant la police, des motifs qui ont permis la souscription du risque.

Les agens doivent chercher autant que possible à agir par eux-mêmes et à ne pas baser leurs opérations sur celles des autres assureurs, qui tous peuvent être sujets à des distractions, il n'en faut qu'une seule pour enlever bien des primes à une compagnie.

S'ils suivent ponctuellement les instructions qui leur sont données, en les enrichissant des obser-

vations que les localités seules peuvent suggérer, ils ne tarderont pas à se voir imités, loin d'être réduits à imiter les autres.

A l'égard des assurances à primes liées sur des terre-neuviers, si l'assuré veut qu'on insère la clause suivante, si, du Banc, le navire doit aller à Marseille, dans les colonies ou dans tout autre port. « *Le navire « aura la faculté de toucher dans un port de Bretagne « pour y déposer partie de son équipage* ; il faut ajouter à la police le supplément de prime, et faire signer des billets de prime, quitte à être ristournés, si le navire achève son voyage dans le port désigné pour son retour, sans avoir fait un voyage supplémentaire.

Dans les *assurances à primes liées* en deçà des caps de Horn et de Bonne-Espérance, lorsque le navire dévie de sa route directe d'aller et de retour, pour faire un voyage intermédiaire, la prime sera de 3/4 p. o/o par mois, jusqu'à l'expiration du voyage. Dans ce cas, l'assureur rendra à l'assuré la moitié de la prime primitivement stipulée pour l'aller et le retour, si du jour de l'arrivée au premier port désigné il ne s'est écoulé qu'un mois, et il ne rendra qu'un tiers de cette même prime, si le séjour a été plus long.

Pour ces mêmes *voyages intermédiaires* au-delà desdits caps, la prime sera de 1 p. o/o par mois, et le reste conformément à ce qui vient d'être dit en deçà de ces caps. Cependant avant de souscrire ces risques, l'assureur devra se faire expliquer

qu'elles seront les escales présumées ; car si le navire devait faire la traite des marchandises et des pêches de la Malaisie ou de la Polynesie ; ces innombrables archipels sont si dangereux, qu'une prime de 1 1/4 p. o/o par mois, ne serait pas trop forte. Encore les agens devront-ils consulter la Direction, quand ces risques seront offerts.

En France, plusieurs places de commerce viennent d'adopter cette méthode, qui me paraît couvrir avec équité le risque de ces voyages indéterminables.

Art. 7. — *Maximum*. — Il est bien entendu que les agens ne pourront jamais souscrire le maximum qui leur aura été déterminé, que lorsqu'il s'agira d'un risque particulièrement favorable, et qu'ils jugeront que la compagnie ne peut pas se trouver engagée sur le même navire, soit par sa Direction, soit par ses agences. Dans ces cas-là, les agens doivent écrire aussitôt qu'ils ont pris telle somme, sur tel navire, pour tel risque, afin que les réassurances puissent être soignées, s'il y a lieu.

La suite des instructions fixera un maximum pour tous les risques chanceux dans lesquels il ne convient pas à la compagnie de s'intéresser pour une plus forte somme.

Art. 8. — *Mois défavorables aux assureurs*. — Sans entrer dans des détails relativement aux différentes saisons des parages lointains, détails qui trouveront leur place ailleurs, il doit être fait mention ici des mois défavorables à la navigation sur nos côtes, et qui sont : octobre, novembre, décembre, janvier,

février. Aussi les agens doivent-ils commencer à montrer une grande circonspection dès les mois d'août et de septembre, afin de ne pas faire courir à la compagnie de très grandes chances moyennant des primes très modiques ; et dès qu'il y a certitude que les risques courront en novembre, décembre et janvier, ils doivent plutôt éviter les risques que de les rechercher, surtout lorsque les chances ne sont pas bien balancées par le taux de la prime.

Art. 9. — *Mois favorables aux assureurs.* — Les mois qui, au contraire, sont très favorables à la navigation dans nos parages sont : avril, mai, juin et juillet. Aussi pour les bons risques qui ne doivent courir que dans ces quatre mois, les agens doivent-ils prendre tout ce qu'ils peuvent avoir. Mars est moins favorable, mais l'expérience apprendra que les navires éprouvent toujours des retards et que bien des risques souscrits en février ne commencent à courir qu'en avril ; cette même expérience fait que le mois d'août doit être exclu des mois très favorables, parce que le moindre retard fait essuyer aux navires les équinoxes de septembre, et l'on serait exposé à perdre un grand maximum.

Art. 10. — *Dérogation aux conditions des polices.* — Les agens ne peuvent pas déroger aux conditions de la police de la place sur laquelle ils opèrent, et, si certains risques exigent qu'ils le fassent, ils doivent préalablement en instruire la compagnie qui donnera une décision basée sur les motifs que l'agent aura allégués ; l'agent peut cependant toujours souscrire une assurance sur la *Police de la Direction.*

Art. 11. — *Autorisation à demander à la compagnie.* — Chaque fois qu'un agent croira qu'il est de l'intérêt de la compagnie de déroger dans tel ou tel cas aux instructions qui lui sont données, il devra en demander l'autorisation, et la compagnie ne manquera jamais d'acquiescer à la demande de ses agens lorsqu'elle sera convaincue de sa justesse.

Art. 12. — *Circonspection relative aux assurés.* — Les agens ne doivent pas, dans leurs opérations, perdre de vue la moralité des assurés, et c'est un point à l'égard duquel ils doivent être très circonspects. Il y a sur telles et telles places des assurés en faveur desquels il suffit de souscrire une assurance pour qu'on soit convaincu qu'il s'en suivra un sinistre. S'il y a préméditation, les précautions sont toujours si bien prises qu'il est fort difficile de le prouver, et pour ne pas courir la chance de cet embarras, il vaut infiniment mieux ne pas s'y exposer.

Il y a aussi des assurés qui ont la réputation de ne jamais payer leurs primes ; ce serait un mauvais calcul que de spéculer sur la possibilité d'un sinistre pour s'en trouver remboursé. Dès qu'il existe de semblables apparences, le mieux est de le refuser.

Les agens sauront apprécier tout ce qu'il pourrait être dit sur cet article ; c'est à leur expérience à les prémunir de tous les écueils.

Art. 13. — *Circonspection relative aux capitaines.* — C'est surtout à l'égard des capitaines que les

agens doivent user de la plus grande circonspection. Un navire médiocre bien commandé est souvent un excellent risque, tandis que le meilleur navire commandé par un capitaine inexpérimenté, ou imprudent, ou immoral, est toujours un risque très chanceux, car il est des capitaines qui font toujours des avaries et sont toujours malheureux, il faut éviter les risques que l'on offre avec de tels capitaines.

Art. 14.—*Refus d'assurer.* — Tout en exigeant que les agens ne souscrivent pas tels ou tels risques, ce n'est pas par un refus formel qu'ils doivent atteindre leur but, ce serait chasser les affaires et décourager ceux qui les proposent. Le seul bon moyen qui ne puisse pas porter préjudice, est d'élever ses prétentions, d'exiger une prime qui puisse compenser les risques en donnant ses motifs, afin de convaincre le proposant que ce n'est pas caprice ; et la concurrence est telle qu'on ne consentira jamais à payer double prime. Si l'on était pris au mot, il faudrait en prévenir immédiatement la compagnie, qui aviserait aux moyens de se procurer une réassurance, si elle le jugeait à propos. Cependant il y a des risques dont aucune prime ne peut compenser les chances, lorsqu'il y a des craintes basées sur un retard extraordinaire, ou lorsqu'à un retard se joignent des circonstances de tempête, de nouvelles vagues, etc. Les agens doivent toujours refuser les réassuracces des risques en retard, et ne jamais ne réassurer le risque

d'une autre place; car dans ce dernier cas la compagnie aurait souvent des trop pleins et des mauvais risques déjà refusés par l'agent de l'endroit d'où a été envoyée l'assurance.

RISQUES CHANCEUX

PAR RAPPORT AUX NAVIRES.

Art. 15. — *Caboteurs du Nord.* — Les navires norvégiens, danois, suédois et des autres peuples du Nord, faisant le grand et petit cabotage, méritent très peu de confiance, lorsqu'ils ne sont pas cotés comme très bons, et même favorablement connus. La manière dont ils sont commandés exige de la circonspection, surtout lorsqu'ils naviguent dans leurs parages pendant l'arrière-saison. Ils font une relâche forcée sous le plus petit prétexte, relâche qui finit toujours par être très onéreuse si le chargement n'est pas d'une riche valeur, parce qu'elle se prolonge jusqu'au retour du printemps, le capitaine profitant de l'occasion pour hiverner dans sa famille aux dépens de qui il peut appartenir.

Art. 16. — *Américains.* — Les navires américains qui ne sont pas de toute première classe, méritent également peu de confiance : leur construction, qui n'a d'autre but que celui d'une grande marche, est généralement faible, et donne en conséquence lieu à des avaries considérables. Les navires d'un certain âge ne méritent ordinairement aucune con-

fiance, surtout lorsqu'ils sont d'une grande capacité, parce qu'ils sont toujours mal entretenus; une grande réparation donnant souvent lieu à plus de frais que la construction d'un navire neuf; et les armateurs des Etats-Unis ne faisant presque jamais assurer les corps de leurs navires, à cause des conditions défavorables de leurs polices, ne trouvent pas, comme les armateurs du continent, l'occasion de les faire entretenir aux frais des assureurs.

Art. 17.—*Italiens, Autrichiens.*—Les navires des peuples de l'Italie et les navires autrichiens, quelle que soit leur cote dans les renseignemens, ne méritent pas une grande confiance pour naviguer dans les parages du la Mer du Nord, lors de la mauvaise saison surtout. Outre le peu d'expérience des capitaines et de leurs équipages, le climat, si différent du leur, les rend incapables de manœuvrer; mais même quand ils naviguent dans la Méditerranée, ils inspirent très peu de confiance. Il y a tant de baratterie commise dans ces mers par ces étrangers que l'on ne connaît pas, qu'il faut une circonspection extraordinaire, aussi il n'y a que les agens de la Méditerranée qui pourront souscrire ces risques-là, et encore quand ils auront de bons renseignemens et qu'ils connaîtront les capitaines.

Art. 18.—*Navires médiocres.*—Les agens ne doivent jamais dans la mauvaise saison souscrire des risques sur des navires médiocres (*cotés 1/3 confiance et au-dessous*), quelle qu'en soit l'espèce,

et dans la bonne n'y prendre qu'une très petite somme.

Art. 19. — *Chargemens de peu de valeur et navires sur lest.* — Les agens doivent s'abstenir d'assurer des chargemens de sel, de bois, de tourteaux ou de toute autre marchandise de modique valeur, dans de petits navires, lorsqu'ils ne sont pas de toute première classe (3/3. 1. 1.), et surtout d'assurer les corps de ces navires qui naviguent pour ainsi dire sur lest. Quelles que soient les bonnes qualités des navires, cette espèce de risque donne toujours lieu à des sur-primes, si l'on considère que la moindre avarie atteindra toujours la quotité de franchise et tombera par conséquent à la charge des assureurs.

Art. 20. — *Navires inconnus.* — Ne jamais souscrire sur corps de navires inconnus, et prendre tout au plus pour de bons voyages le quart du plein.

Art. 21. — *Assurances sur les cargaisons de navires caboteurs* — Il faut que les navires caboteurs soient très bons, que les capitaines qui les commandent soient réputés bien connaître les parages qu'ils auront à côtoyer, que les objets à assurer soient peu susceptibles de s'avarier, et que la saison soit des plus favorables, pour que les agens puissent se hasarder à souscrire le tiers du maximum sur la cargaison de navire caboteur.

Toutes ces conditions non remplies, c'est à l'ensemble des instructions à diriger la conduite des agens qui, cependant dans les trois plus mauvais

mois de l'année (art. 8), ne devront pas souscrire sur le meilleur navire caboteur plus de 10 à 15,000 francs selon les circonstances particulières des risques.

Quand on charge sur un navire faisant le petit cabotage, le capitaine, d'après le second paragraphe de l'art. 229 de code de commerce, n'est point responsable des avaries arrivées aux marchandises laissées sur le pont. En outre, un capitaine qui avait signé un connaissement qui portait que les marchandises avaient été mises sous le tillac, ne fut pas condamné à les payer quoiqu'il les eût laissées dessus et qu'elles se fussent avariées (arrêt d'une cour royale) : ainsi, pour contraindre les capitaines au petit cabotage à mettre la marchandise à couvert, quand il signe un connaissement dans ces termes, l'assureur devra toujours ajouter aux clauses de la police que, *contradictoirement au second paragraphe de l'art.* 229 *du code de commerce*, le capitaine au petit cabotage sera responsable des marchandises qu'il aura laissées sur le pont de son navire. »

Art. 22. — *Assurances sur les corps de navires caboteurs.* — Voici l'écueil des assureurs non expérimentés, qu'il faut chercher à faire éviter aux agens d'une compagnie. Ils devront donc se conformer entièrement aux points suivants.

1° Ne pas assurer de caboteurs ni à l'année ni à prime liée, si ce n'est franc d'avarie ou sur bonne arrivée. Encore doivent-ils être bien notés. Maximum 5 à 8,000 fr.

2° Ne déroger à l'article qui précède que pour des navires caboteurs neufs (âgés de moins de cinq ans), représentant au moins une valeur de f. 20,000 et appartenant à des armateurs inspirant toute confiance. Dans ce cas, le maximum sera de fr. 6000, afin de ne pas porter obstacle aux assureurs qui pourraient se présenter sur la cargaison.

3° N'assurer les navires caboteurs évalués à moins de fr. 10,000, même pour un voyage simple, que franc d'avarie, quelles que soient d'ailleurs leurs bonnes qualités, et ne prendre tout au plus que moitié de leur valeur.

4° Les voyages simples des autres navires caboteurs, lorsqu'ils sont très favorablement connus, peuvent être assurés aux conditions ordinaires, mais, sans jamais dépasser le maximum de f. 15,000 dans la belle saison et de 5 à 8,000 dans la mauvaise.

Art. 23. — *Assurances sur corps de navires quelconques.* — Si l'article qui précède doit mériter toute l'attention des agens, celui-ci ne la mérite pas moins. Ce sont les assurances sur corps qui occasionent toujours le plus de pertes aux assureurs, cependant le système de l'assureur qui les repousse tout-à-fait, n'est bon que pour celui que l'expérience n'a pas appris à faire de distinctions, et qui ne connaît les assurances que par tradition.

Le système d'une Compagnie serait d'assurer tout sans distinction, si l'on trouvait des assurés disposés à payer les chances des risques; mais comme l'assuré ne veut jamais payer une forte prime et

qu'il existe de la concurrence, il faut savoir s'y soumettre et ne souscrire que des sommes fort modiques, lorsque la prime ne dépasse pas les chances. Nous avons déjà démontré qu'un refus formel serait beaucoup plus nuisible aux intérêts d'un assureur.

Voici quelques données qui pourront diriger les agens dans leurs opérations.

1° Un corps de navire médiocre, naviguant, soit sur lest, soit avec un chargement lourd, quelle que soit la saison, quelle que soit la navigation, l'agent ne doit pas s'y intéresser, ou s'il le fait par condescendance (chose à éviter), il ne doit souscrire que 4,000 à 5,000 fr. en été.

2° Un navire médiocre part d'un de nos ports avec un chargement très riche et léger en même temps ; si l'armateur et le capitaine méritent confiance, l'assurance sur corps est admissible jusqu'à concurrence de fr. 20,000 en été, la destination du navire étant un pays qui offre des ressources pour réparer une avarie, ou fr. 10,000 dans le cas contraire. Dans la mauvaise saison, le maximum serait de fr. 5 à 10,000 suivant les mêmes circonstances.

3° Un excellent navire méritant toute confiance sous tous les rapports, de fr. 100,000 de valeur ou plus, et partant du Havre, ou de tout autre port de France, dans la belle saison, pour New-York, il n'y a aucun inconvénient à assurer le maximum de fr. 25, à 30,000 pour le seul voyage d'aller ou 20 à 25,000 pour l'aller et le retour, si ce même navire valait

150,000 f., on pourrait aller jusqu'à 30,000 pour aller et retour, mais si ce même navire favorisé de toutes les mêmes circonstances, au lieu de se rendre à New-York, ou à tout autre port des États-Unis, dans lesquels une avarie est facile à réparer, se rendait à l'une des Antilles ou sur les côtes de la Terre-Ferme, ou sur les côtes septentrionales du Brésil, navigation aussi facile, mais dépourvue de moyens de réparations, l'agent ne devrait souscrire que f. 15 à 20,000 pour l'aller, et 8 à 10,000 fr. pour l'aller et le retour, parce que, si le navire éprouve une avarie tant soit peu majeure, il sera condamné faute d'avoir les moyens de se remettre en parfait état, et au lieu d'une avarie de 25 p. 0/0 ce sera une perte totale pour l'assureur.

Par analogie, quelles que soient les excellentes qualités d'un navire, les agens prendront toujours en considération les ressources que présente chaque localité pour réparer une avarie, chaque fois qu'ils auront à souscrire une assurance sur le corps. Ainsi une avarie réparable en Europe à raison de f. 3,000, ne l'est pas à Maurice pour f. 30,000, car à Bourbon il est difficile de faire des réparations; le maximum pour l'aller d'un excellent navire (3/3. 1. 1.) doit être de f. 20,000 lorsque son départ a lieu de mars à juillet, et de f. 10,000 lorsqu'il peut y arriver après octobre ou avant mai. (*Voir l'art. Bourbon, n.* 36.)

4° Les chargemens lourds fatiguent beaucoup les navires, occasionent des voies d'eau, nécessitent

des relâches, donnent lieu à des sacrifices pour le salut commun, et en définitive sont très-chanceux pour l'assureur des corps de navires, aussi doit-on faire une grande différence entre l'aller et le retour des colonies, et une plus grande encore dès qu'il s'agit d'assurances à primes liées mensuelles ou annuelles.

MAXIMUM *

ET RISQUES CHANCEUX

PAR RAPPORT A LA NAVIGATION.

Art. 24. — *Mers Blanche et Glaciale.*

1° *Bonne saison.* De juin en septembre (longs jours).

2° *Maximum*, 15,000 fr. sur cargaison. 5,000 fr. sur corps.

3° *Mauvaise saison.* De septembre en juin. La navigation est impraticable d'octobre en mars.

4° *Maximum.* 6,000 fr. sur cargaison : 1,000 fr. sur corps et à des primes qui doivent varier de 5 p 0/0. jusqu'à 20 p. 0/0. suivant le moment, sinon, il vaut beaucoup mieux s'abstenir de ces risques.

5° *Epoques favorables de départ pour y aller.* Avril, mai et juin.

* Le maximum de tous ces risques a été fixé sur le plein de 60,000 fr., et il faut faire bien attention que le plus fort à prendre est porté à la cargaison, ainsi par exemple : Un agent ne peut pas prendre le maximum sur cargaison et le maximum sur corps, mais la totalité du plein de la cargaison, et si par hasard il a primitivement souscrit son plein sur corps et qu'on lui offre ensuite une assurance sur marchandise, il ne prendra que ce qui lui reste pour compléter la totalité du maximum sur cargaison.

6° *Epoques favorables de départ pour en revenir.* Juin, juillet et août.

7° *Observation générale.* Ne jamais souscrire de risques à prime liée pour ces parages, toujours exclus des assurances à l'année ou au mois.

Art. 25. — *Baltique, Sund, Belts et Cattégat.*

1° *Bonne saison.* D'avril en septembre. Elle ne commence qu'en mai, au golfe de Finlande, et en juin, au golfe de Bothnie.

2° *Maximum.* 45,000 fr. sur cargaison, 15,000 fr. sur corps.

3° *Mauvaise saison.* D'octobre en mars. Pour le golfe de Finlande, d'octobre en avril; pour celui de Bothnie, d'octobre en mai.

4° *Maximum.* 8,000 fr. sur cargaison, 3,000 fr. sur corps.

5° *Epoques favorables de départ pour y aller.* D'avril en Août.

6° *Epoques favorables de départ pour en revenir.* D'avril, mai ou juin, selon le point de départ, jusqu'au mois de Septembre.

7° *Observation générale.* Il y a une bien grande différence à faire entre les assurances sur navires allant à la Baltique, et celles qui ont pour objet le retour de cette mer.

Dans le premier cas, il est à remarquer que les pertes ou avaries quelconques sont extrêmement rares; les chargemens sont légers, et représentent cependant une assez forte valeur. La navigation du voyage d'aller, dans l'arrière saison surtout, est in-

comparablement plus favorable que celle de retour : elle est presque toujours favorisée par les vents et dure par conséquent moins long-temps.

Dans les assurances de retour, les pertes sont en général très fréquentes, à cause de la nature des chargements, de leur grand poids et de leur peu de valeur. C'est surtout dans l'arrière saison que les risques sont très chanceux : l'obscurité est presque continuelle et les navires sont sans cesse exposés à être jetés à la côte. Les approches du cap Skagen sont aussi très dangereuses, car souvent les navires après avoir vainement tenté de le doubler sont obligés de relâcher et il en résulte les inconvéniens mentionnés plus haut (Art. 15). Aussi les agens ne doivent-ils assurer les retours de la Baltique, dans mauvaise saison, que sur navires de toute première classe, et dès que les navires sont inconnus ou médiocres, le risque doit être rejeté, à moins qu'il ne soit question de garantir le seul risque de perte totale.

Les risques de ces mers doivent être également exclus des assurances soit annuelles, soit mensuelles, soit même à prime liée, à moins que dans ce dernier cas, on ne convienne d'augmentations par chaque semaine de retard pour retour après le 15 août.

Art. 26. — *Mers du Nord, Côtes de Norwége.*

1° *Bonne saison*, D'avril en septembre.

2° *Maximum*. 45,000 fr. sur cargaison, 16,000 fr. sur corps.

3° *Mauvaise saison*. D'octobre en mars.

4° *Maximum*. 8,000 fr. sur cargaison, 3,000 fr. sur corps.

5° *Epoques favorables de départ pour y aller et pour en revenir*. D'avril en septembre.

Art. 27 — *Manche et Pas-de Calais*.

1° *Bonne saison*. D'avril en septembre.

2° *Maximum*. 50,000 fr. sur cargaison, 20,000 fr. sur corps.

3° *Mauvaise saison*. D'octobre en mars.

4° *Maximum*. 20,000 sur cargaison, 10,000 sur corps.

3° *Observation générale*. La traversée de la Manche doit toujours être prise en considération dans le calcul des chances des voyages qui se font entre les ports de la Mer du Nord ou de la Baltique et ceux qui sont au-delà du cap Lands-End et de la côte de Bretagne, surtout lorsqu'il s'agit de traverser ce canal en venant de l'Ouest. — Les navires qui vont de nos ports vers l'Océan, peuvent choisir à leur départ le temps favorable pour traverser la Manche, et les vents de la partie de l'Est qui favorisent le mieux leur cours sont précisément ceux qu'accompagne le plus beau temps.

Mais les navires venant de l'Ouest ne peuvent naturellement pas attendre que le temps leur convienne; s'ils ont un vent de la parte de l'Ouest, ils ont généralement aussi des brouillards ou des pluies qui rendent les attérages et l'entrée de la Manche très dangereux. Si au contraire le navire a un vent d'Est il a ordinairement du beau temps; mais ce vent est contraire à sa course et prolonge

de beaucoup son séjour dans ces parages si peu sûrs. Les vents du Nord et ceux du Sud y ont aussi de graves inconvéniens, en ce qu'ils peuvent affaler les navires sur les côtes. Les vents du Nord surtout sont redoutables, parce qu'ils poussent les bâtimens vers la côte de France qui est parsemée d'écueils.

Art. 28. — *Canal Saint-Georges ou mer d'Irlande.*

1° *Bonne saison.* D'avril en septembre.

2° *Maximum.* 50,000 fr. sur cargaison, 20,000 fr. sur corps.

3° *Mauvaison saison.* D'octobre en mars.

4° *Maximum.* 15,000 fr. sur cargaison, 6,000 fr. sur corps.

5° *Observation générale.* La navigation du canal Saint-Georges est difficile et dangereuse dans la mauvaise saison; la mer étant continuellement couverte de brouillards, les capitaines non expérimentés courent sans cesse le risque de s'y perdre, mais le plus grand danger de cette navigation disparaît, lorsqu'elle est faite par de très bons navires commandés par des capitaines qui ont déjà une certaine connaissance des lieux.

Les assurances sur corps de navires partant de Liverpool ne doivent être souscrites en hiver qu'avec la plus grande circonspection, parce que ces navires portent toujours du sel de roche, chargement très lourd qui les fatigue considérablement et qui les expose à beaucoup de dangers.

Art. 29.—*Adriatique ou Golfe de Venise et Iles Ioniennes*.

1° *Bonne saison*. D'avril en septembre.

2° *Maximum*. 40,000 fr. sur cargaison, 15,000 fr. sur corps.

3° *Mauvaise saison*. D'octobre en mars.

4° *Maximum*. 15,000 fr. sur cargaison, 5,000 fr. sur corps.

5° *Observation générale*. Le plus grand danger de cette mer consiste dans son peu d'espace, dans les nombreux écueils qui la bordent et dans le peu de ressources qu'elle offre aux navires qui auraient besoin de trouver un abri contre le terrible borée (vent du Nord-est), qui y est très fréquent dans la mauvaise saison et qui pousse les navires à la côte.

Art. 30. —*Archipel, côtes d'Egypte, de Syrie et de Chypre*.

1° *Bonne saison*. D'avril en septembre.

2° *Maximum*. 30,000 fr. sur cargaison, 10,000 fr. sur corps.

3° *Mauvaise saison*. D'octobre en mars.

4° *Maximum*. 15,000 fr. sur cargaison, 5,000 fr. sur corps.

5° *Observation générale*. Les écueils sont en grand nombre dans l'Archipel; ainsi la navigation y est très difficile, surtout dans la saison des mauvais temps. La côte d'Egypte est assez dangereuse, parce qu'elle offre peu de ressources et que la mer y est peu profonde. La côte de Syrie est assez saine; il en est de même de celle de Chypre. Tous ces parages deviennent plus dangereux dans la mauvaise saison.

Ce qui doit aussi être pris en grande considération, ce sont les chances de la piraterie à laquelle on est très exposé, dans l'Archipel surtout, et les cas fréquens de baratterie.

Art. 31. — *Mers Noire, de Marmara et d'Azof; détroits des Dardanelles et de Constantinople.*

1° *Bonne saison.* D'avril en septembre.

2° *Maximum.* 30,000 fr. sur cargaison, 10,000 fr. sur corps.

3° *Mauvaise saison.* D'octobre en mars.

4° *Maximum.* 15,000 fr. sur cargaison, 5,000 fr. sur corps.

5° *Observation générale.* Dans la mauvaise saison ces parages sont très dangereux, et ils le sont toujours pour les marins qui n'en ont pas la pratique. Aussi le capitaine doit-il être pris en grande considération. Ce qui rend surtout cette navigation très chanceuse, ce sont la longueur des traversées et les périls des parties de mer par lesquelles il faut passer.

Dans les mois de novembre, de décembre et de janvier il faudrait une prime de 25 0/0 pour compenser les chances d'un risque dans la Mer-Noire; aussi les agens doivent-ils éviter d'y exposer la compagnie qu'ils représentent.

Les risques de ces parages doivent toujours être exclus des assurances annuelles ou mensuelles et même à prime liée.

Art. 32. — *Açores.*

1° *Bonne saison.* De mai en septembre.

2° *Maximum.* 40,000 fr. sur cargaison, 15,000 fr. sur corps.

3° *Mauvaise saison.* D'octobre en avril.

4° *Maximum*. 15,000 fr. sur cargaison, 6,000 fr. sur corps, soit pour un voyage, ou pour l'aller et le retour.

5° *Observation générale*. Cette navigation n'est jamais sans danger, et dans la mauvaise saison elle en a beaucoup. Les tempêtes sont très fréquentes, et pendant qu'elles soufflent, les rades qui sont foraines ne sont plus tenables.

Art. 33. — *Sénégal.*

1° *Bonne saison*. D'octobre en mars.

2° *Mauvaise saison*. D'octobre en mars.

3° *Epoque favorable de départ pour y aller*. Août, septembre, octobre, novembre et décembre.

4° *Maximum*. 20,000 fr. sur cargaison, 7,000 fr. sur corps.

5° *Epoque favorable de départ pour en revenir*. Février, mars, avril et septembre.

6. *Maximum*. 15,000 fr. sur cargaison, 5,000 fr. sur corps.

7° *Maximum* pour les époques non favorables. 10,000 fr. sur cargaison, 3,000 fr. sur corps.

8° *Observation générale*. La côte du Sénégal est assez saine; mais l'embouchure du fleuve de ce nom est assez dangereuse à cause d'une barre qui est sujette à se déplacer, et que les navires tirant plus de huit pieds d'eau ne peuvent plus franchir impunément.

Les risques du Sénégal ont toujours donné plus de perte que de profit aux assureurs, parce qu'ils n'en apprécient pas suffisamment les chances défavorables. D'abord les navires, partant de nos parages dans la bonne saison, arrivent le plus

souvent au Sénégal dans la mauvaise et réciproquement.

Comme les navires qui fréquentent le Sénégal tirent ordinairement plus de huit pieds d'eau, ils sont obligés de mouiller en-dehors de la barre pour s'alléger en arrivant, et pour compléter leur chargement avant de partir. Ces opérations se font au moyen d'alléges non pontées, ce qui n'est pas sans danger dans une rade foraine, où la mer est le plus souvent très agitée. Lorsque le navire passe la barre, il ne tire pas au-delà de huit pieds, et malgré cette faible calaison il lui arrive néanmoins de toucher, ce qui produit fréquemment des avaries.

Le transport des marchandises dans des alléges, et le passage de la barre, ont souvent des résultats fâcheux pour les assureurs, surtout pour le voyage de retour, où le chargement se compose en grande partie de gomme, article très susceptible de s'avarier.

Les agens ne doivent pas souscrire de risques du Sénégal en prime liée, et ils doivent en conséquence les exclure des assurances soit annuelles, soit mensuelles.

Art. 34. — *Côtes de Guinée.*

1° *Bonne saison.* D'octobre en mars.

2° *Mauvaise saison.* D'avril en septembre.

3° *Epoques favorables de départ pour y aller.* Août, septembre et octobre.

4° *Maximum.* 20,000 fr. sur cargaison, 7,000 fr. sur corps.

5° *Epoques favorables de départ pour en revenir*. Février, mars et avril.

6° *Maximum*. 15,000 fr. sur cargaison, 5,000 fr. sur corps.

7° *Maximum pour les époques non favorables, et lorsque l'époque ne peut pas être prévue*. 10,000 fr. sur cargaison et 3,000 fr. sur corps.

8° *Observation générale*. Cette navigation est dangereuse, vu l'état des côtes qui sont basses en plusieurs endroits et généralement assez malsaines, à cause de la rapidité et des irrégularités des courans, et surtout à cause des tornados (vents furieux). Ajoutez à tout cela que dans tous les voyages entre ces côtes et nos parages, on éprouve toujours l'effet d'une mauvaise saison.

Art. 35. — *Parages du Cap de Bonne-Espérance*.

1° *Bonne saison*. D'octobre, mais surtout de janvier en mars.

2° *Mauvaise saison*. D'avril en septembre. L'hivernage a lieu de mai en août; alors la baie de la Table, qui baigne la ville du Cap, n'est pas tenable et les navires se réfugient à Simons-Baie dans la False-Baie.

3° *Epoques favorables de départ pour y aller*. Juillet, août et septembre. Les mois d'octobre, novembre et décembre, plus chanceux pour le départ, sont plus favorables quant aux circonstances probables de l'arrivée dans les parages du Cap.

4° *Maximum*. 45,000 fr. sur cargaison, 20,000 fr. sur corps.

5° *Epoques favorables de départ pour revenir*. Février, mars et avril. Septembre est moins favorable que ceux-ci, mais il vaut mieux que les autres mois non mentionnés.

6° *Maximum*. 35,000 fr. sur cargaison, 15,000 fr. sur corps.

7° *Maximum pour les autres époques*. 25,000 fr, sur cargaison d'allée, 20,000 fr. sur cargaison de retour, 10,000 sur corps.

8° *Observation générale*. Cette navigation entreprise par de bons navires, n'est réellement dangereuse que dans la mauvaise saison. Cette mauvaise saison doit être surtout prise en considération pour les navires qui font échelle au Cap, soit en allant, soit en revenant des Grandes-Indes.

Art. 36. — *Iles Rodrigue, Maurice, Bourbon*.

1° *Bonne saison*. De mai en octobre.

2° *Mauvaise*. D'octobre en avril.

3° *Epoques favorables de départ pour y aller*. De mars en juillet.

4° *Maximum*. 30,000 fr. sur cargaison, 10,000 fr. sur corps.

5° *Epoques favorables de départ pour en revenir*. Août, septembre et octobre.

6° *Maximum*. 20,000 fr. sur cargaison, 8,000 fr. sur corps

7° *Maximum pour les autres époques*. 10,000 fr. sur cargaison d'allée, 10,000 fr. sur cargaison de retour, 5,000 fr. sur corps.

8° *Observation générale*. Cette navigation a toujours été la plus funeste aux assureurs; il suffit

d'un seul ouragan pour détruire tous leurs calculs de bénéfices, lorsqu'ils n'ont pas eu la prudence de bien diviser leurs risques, afin de ne pas se trouver trop engagés sur le même point. Aussi c'est bien le cas, pour les agens de la compagnie, de redoubler de circonspection et de prudence; ils ne doivent pas souscrire de ces risques à l'année ni au mois, de ces risques interminables dont il est impossible d'apprécier les chances et qui finissent toujours par enlever dix fois la prime. Si des circonstances qu'on ne peut pas prévoir les obligeaient à s'engager dans un de ces risques de Bourbon à prime liée, que ce ne soit que pour la modique somme de 3,000 francs. (*Voir l'article* 6.)

L'agent doit toujours mettre dans la police, si cette clause n'y était pas, que l'assureur ne répond pas de la perte des ancres, chaînes, câbles et embarcations sur les rades de Bourbon, Maurice et Rodrigue *.

Art. 37. — *Côte de Malabar.*

1° *Bonne saison.* De décembre en mars.

2° *Mauvaise saison.* De la mi-avril en novembre.

3° *Epoques favorables pour y aller.* De septembre en janvier.

4° *Maximum.* 40,000 fr. sur cargaison, 20,000 fr. sur corps, si le voyage est direct.

* J'ai compilé le carnet d'un assureur qui travaille depuis 1815, et j'ai trouvé par la confrontation des risques souscrits avec les avaries et les pertes, que la prime moyenne de vingt années, aurait dû être de 6 1/4 0/0 pour atteindre le pair des sommes payées. Il faudrait donc demander 8 3/4 à 9 0/0 l'an, ou pour l'allée et le retour, afin d'en retirer quelque chose.

5° *Epoques favorables de départ pour en revenir*. De décembre en mars.

6° *Maximum*. 30,000 fr. sur cargaison, 15,000 fr. sur corps, toujours en supposant le retour direct.

7° *Maximum pour les autres époques*. 30,000 fr. sur cargaison d'aller, 25,000 fr. sur cargaison de retour, 15,000 fr. sur corps.

8° *Observation générale*. Si le navire devait aller dans le *golfe Persique*, il faudrait diminuer le plein et augmenter la prime. Pour la navigation de la *Mer-Rouge*, qui est très dangereuse à cause de ses écueils, de ses bancs et des ouragans assez fréquens, le plein doit être réduit au tiers de celui pour la côte de Malabar; mais si le navire n'allait qu'à *Moka*, le plein serait alors de 3/4 de celui pour la *côte de Malabar*. Dans la mousson de S-O. le temps est affreux sur la côte de *Malabar*.

Art. 38. — *Côte de Coromandel*.

1° *Bonne saison*. Février, mars, juin, juillet, août et septembre.

2° *Mauvaise saison*. Octobre, novembre, décembre, janvier, février, avril et mai.

3° *Epoques favorables de départ pour y aller*. Novembre, décembre et janvier.

4° *Maximum*. 40,000 fr. sur cargaison, 20,000 fr. sur le corps, si le voyage est direct.

5° *Epoques favorables de départ pour en revenir*. De janvier en avril.

6° *Maximum*. 30,000 fr. sur cargaison, 15,000 fr. sur corps, toujours en supposant le retour direct.

7° *Maximum pour les autres époques*. 30,000 fr. sur cargaison d'allée, 25,000 fr. sur cargaison de retour, 15,000 fr. sur corps.

8° *Observation générale*. Pour les voyages intermédiaires que les navires font dans les Indes, entre les côtés de Coromandel, ou tout autre point, et Bourbon, le maximum doit se borner à 15,000 fr. sur cargaison, et à 5,000 sur corps, parce qu'il est toujours difficile d'apprécier les momens réels du risque.

Il y a souvent des coups de vent et même des typhons sur la côte de Coromandel en octobre et novembre, juillet et août. Cette côte, dans la mousson de N-E. (d'octobre en mai), est tellement battue par la brise, et le ressac est tellement fort à la plage, qu'il est presque impossible d'y débarquer des marchandises sans les mouiller. Les navires fatiguent beaucoup au mouillage, perdent des ancres et sont exposés à être jetés à la côte.

Art. 39. — *Bengale, Sumatra.*

1° *Bonne saison*. De décembre en avril. Sur toutes ces côtes, février est le plus beau mois de l'année.

2° *Mauvaise saison*. D'avril en novembre.

3° *Epoques favorables pour y aller*. De septembre en décembre.

4° *Maximum*. 40,000 fr. sur cargaison, 20,000 fr. sur corps.

5° *Epoques favorables de départ pour en revenir*. De décembre en mars.

6° *Maximum*. 40,000 fr. sur cargaison, 20,000 fr. sur corps.

7° *Maximum pour d'autres époques.* 35,000 fr. sur cargaison d'aller, 25,000 fr. sur cargaison de retour, 10,000 fr. sur corps.

8° *Observation générale.* Quoique le service des pilotes au Bengale soit le mieux fait du monde entier, l'attérage cependant est si mauvais et si dangereux, la rivière *Ougly* si périlleuse par ses bancs et ses courans extraordinaires, les coups de vents, aux changemens de mousson, si violens, que tout le trajet, depuis les Brasses jusqu'à Calcutta, est souvent funeste aux navires. La rivière est aussi extrêmement dangereuse, c'est pourquoi l'assureur doit faire une bonification de 1/4 p. o/o sur le taux de la prime, si le navire assuré est remorqué par un bateau à vapeur pour monter et descendre la rivière, ce sera une compensation pour la diminution du risque et pour la dépense occasionée au propriétaire. L'agent doit toujours excepter le risque sur les ancres, câbles et chaînes. Les coups de vent du mois d'octobre et novembre sont à craindre, ainsi que ceux du mois de juin.

Pour la côte de *Sumatra*, et surtout quand le navire va traiter des poivres, le plein doit être des 2/3 au plus de celui pour Calcutta, car on est obligé de faire plusieurs ports et de traiter avec des peuples peu civilisés sur une côte pleine d'écueils et pendant une saison où les grains sont affreux.

Quand le navire est expédié en droiture pour Padang ou Sencapoure, alors on peut lâcher la main, le risque étant moins dangereux.

Art. 40. — *Java.*

1° *Bonne saison.* D'avril en octobre, mousson S-E.

2° *Mauvaise saison.* D'octobre en avril, mousson N-O.

3° *Epoques favorables de départ pour y aller.* D'avril en décembre, quoique l'arrivée ait lieu pendant la mousson N-O., lorsqu'on part à ces époques ; mais le passage du Cap doit être considéré comme la partie la plus importante de cette navigation, et les époques fixées sont celles qui promettent le passage le plus facile.

4° *Maximum.* 50,000 fr. sur cargaison, 30,000 fr. sur corps.

5° *Epoques favorables de départ pour en revenir.* De décembre en mars. Février est le meilleur mois.

6° *Maximum.* 40,000 fr. sur cargaison, 20,000 fr. sur corps.

7° *Maximum pour d'autres époques.* 35,000 fr. sur cargaison d'aller, 25,000 fr. sur cargaison de retour, 15,000 fr. sur corps.

8° *Observation générale.* Les voyages à Batavia seuls ne sont pas dangereux pour le port et l'atterrissage, mais en général les rades de Java sont peu sûres dans la mousson de N-O., et les coups de vent, ou plutôt les grains qui durent quelquefois un jour ou deux jours, sont très forts et jettent quelquefois le navire à la côte. Le détroit de Malacca doit être considéré un peu plus périlleux que la côte de Java. En général, pour les voyages dans les détroits à l'est de Java, le plein sur cargaison ne doit pas dépasser 20,000 fr. et 10,000 fr. sur corps.

Tous ces voyages de traite sont très dangereux,

tant pour les accidens de mer au milieu d'archipels peu connus que par le caractère de tous ces peuples.

Ainsi une relâche sur Borneo à d'autres endroits que Bengermasen, Sambas et Pontiana sera toujours d'un péril imminent, et les assureurs ne doivent pas la permettre, à moins de cas fortuits.

Art. 41. — *Mers de la Chine, Philippines.*

1° *Bonne saison.* De novembre ou décembre en mars ou avril, mousson N-E.

2° *Mauvaise saison.* D'avril en novembre, mousson S-O.

3° *Epoques favorables de départ pour y aller.* D'août en décembre.

4° *Maximum.* 50,000 fr. sur cargaison, 20,000 fr. sur corps.

5° *Epoques favorables de départ pour en revenir.* De novembre en mars.

6° *Maximum.* 40,000 fr. sur cargaison, 20,000 fr. sur corps.

7° *Maximum pour d'autres époques.* 30,000 fr. sur cargaison d'aller, 20,000 fr. sur cargaison de retour, 10,000 fr. pour corps.

8° *Observation générale.* Il est bien entendu que les agens, avant de souscrire d'aussi fortes sommes sur un seul risque, se seront convaincus des excellentes qualités du navire, de l'expérience du capitaine et de la confiance que doit inspirer l'armement. Cette navigation, qui est loin d'être sans dangers, devient l'une des plus chanceuses lorsqu'elle est entreprise par des navires médiocres et mal commandés. En général les assureurs ne font pas assez

attention aux voyages de Chine entrepris contre mousson; ainsi un navire qui, avec la mousson favorable, en quinze jours se rend du détroit de la Sonde en Chine, et *vice versâ*, met souvent deux mois contre mousson, pour arriver au lieu de destination, soit en louvoyant au milieu de la mer de Chine, s'il est bon marcheur, et alors exposé à faire beaucoup d'avaries par la difficulté de vaincre les fortes brises contraires; soit en prolongeant la côte de Palawan pleine d'écueils et de bancs peu connus; soit en faisant le tour, pour ainsi dire, de toute la Malaisie pour trouver les vents favorables. Ainsi un voyage qui a plus du double de risque n'est souvent pas fait à une prime plus élevée. L'ignorance, en général, des assureurs sur la difficulté de ces navigations, entreprises à telle ou telle époque, est cause de ce *laisser-aller* nuisible à leurs intérêts.

Un navire qui, allant en Chine, part d'Europe après le 15 juin, court le risque d'être obligé de faire son voyage à contre mousson. Pour revenir avec la mousson, il faut qu'il ne parte pas avant novembre et pas après mai. Un 1/4 p. 0/0 de plus que la prime ordinaire du voyage, pour chaque escale dans les mers de l'Inde et celles de la Malaisie et la Chine n'est pas un dédommagement assez fort, car chaque escale est un véritable voyage; ainsi de Batavia à Sencapoure, de Sencapoure en Cochinchine, Chine ou Philippines, de Batavia aux mêmes parages, de Manille même à Canton; toutes ces escales sont des voyages, dont quelques-uns entrepris,

contre mousson, durent autant qu'un voyage d'Europe à Rio Janeiro.

En assurant le risque de guerre de l'Inde et de la Chine, il faut faire attention que c'est une longue navigation qui peut être retardée par des échelles, et prolonger de beaucoup le voyage.

Port Jackson et Vandiemen Land. Ne prendre que le 1/3 du grand plein pour aller et le 1/4 seulement pour retour. La bonne saison de la côte de *Nouvelle-Hollande* jusqu'au tropique, est d'octobre en mai; la mauvaise, de mai en septembre.

Il faut faire attention que pour y aller d'Europe, on est pendant long-temps dans une haute latitude exposé aux tempêtes. Pour en revenir, le voyage est beaucoup plus long et plus dangereux. Quelques navires font leur retour par le détroit de Torres; dans ce cas, ne jamais les assurer; d'autres passent par le Sud de Vandiemen et reviennent au Bengale, enfin d'autres prolongent la côte de l'Australie, et viennent par la Polynesie aux Philippines et en Chine. Ce sont des voyages très dangereux. Dans tous les cas, avant de souscrire des risques pour ces parages, il faut consulter la Direction.

Voyage entre la Côte Ouest de l'Amérique, les Philippines, la Chine, l'Inde et réciproquement.

Pour les voyages de *la Côte Ouest de l'Amérique* en droiture aux *Philippines*, *Chine* et *Cochinchine*, en ne partant pas plus tard que fin février et pas plus tôt que fin août, on peut prendre la totalité du plein sur un bon navire, parce qu'il arrive encore dans la bonne saison, c'est-à-dire pendant les vents de N-O., de novembre en avril. Mais s'il arrive aux

Philippines pendant la mousson de S-O., il aura une extrême difficulté à aller à l'Ouest, et son voyage peut durer deux ou trois mois de plus, car il est obligé de prendre par le Sud et faire un long détour. Les assureurs ont toujours beaucoup à payer dans ces voyages interminables. Il est donc important de connaître la saison du départ de la côte d'Amérique.

Le voyage de *Manille*, *Chine* et *Cochinchine* à la côte de la *Californie* et du *Mexique*, est au moins de quatre mois, et ne doit s'entreprendre, pour sortir de ces parages, que pendant la mousson S-O., de mars en octobre, car pendant la mousson de N-E., d'octobre en mars, il est très difficile de doubler les Babuyanes dans le Nord de Luçon, et de s'élever dans le N-E. avec des vents de N-E. C'est une considération à avoir pour les assurances que l'on proposerait pour ces pays.

Si le voyage devait être pour la côte Sud de l'Amérique, c'est-à-dire pour le Chili ou le Pérou, ce serait le contraire, et le voyage devrait être entrepris pendant la mousson de N-E., parce qu'il faudrait avec les vents de S-O. aller chercher les détroits de Java pour de là s'élever dans le sud, et passer au sud de la Nouvelle Hollande et de la Nouvelle Zélande. On conçoit que ces deux voyages sont au moins de quatre à cinq mois de mer avec les moussons favorables, et de six ou sept avec les moussons contraires; ainsi les assureurs doivent se baser sur ce temps, et les agens ne prendre que moitié du grand plein.

Quant aux voyages intermédiaires de l'Inde et

à ceux des détroits et des îles de la Malaisie et Polynésie, les agens d'une Compagnie ne doivent jamais les souscrire sans consulter la Direction : mais je vais en donner une idée comme renseignement.

Les voyages dans la Malaisie, soit de Chine et des Philippines à Sencapoure et Batavia ou les Moluques aller et retour, sont toujours au moins de six mois, s'ils ne sont pas de huit à dix mois. Ceux entre Sencapoure Batavia et la Chine sont un peu moins longs par la nature des chargemens, et parce que les navires partant avec un reste de mousson reviennent avec le commencement de l'autre. Ces voyages, quand ils ne sont pas faits à contre mousson, sont peu dangereux, cependant ils le sont toujours plus que nos voyages des Antilles. Si ces voyages se font à contre mousson, ils sont du double plus dangereux.

Les voyages de Manille aux îles Solo et aux Moluques durent de huit à dix mois, ceux pour l'Archipel de Solo seul, six mois, parce que c'est moins loin; la piraterie y est à craindre. Ceux pour Borneo sont très dangereux par le caractère des habitans; ceux de Pêche de *Bicho de Mar* (*Holothuries*), *Perles, Ecaille et Nacre, et ceux de traite parmi les immenses Archipels de la Polynesie,* sont excessivement périlleux; par le caractère des naturels, les dangers d'une navigation peu connue, la difficulté des secours et l'impossibilité de rien sauver, le hasard de la prime ne vaut jamais le risque que l'on peut courir.

Si un voyage en droiture pour Otaïti, pour les îles Sandwich ou pour tout autre archipel, était offert pour y déposer une cargaison ou des passagers, la chance du voyage serait bien moins grande, et l'on pourrait l'assurer; mais celles de navigation intérieure parmi ces îles le sont trop pour consentir une assurance, à moins que la prime ne soit de 20 à 25 p. 0/0, et encore faut-il toujours consulter la Direction.

Art. 42. — *Mers du Sud, Chili*, Côte Ouest de l'Amérique.

1° Le voyage d'aller doit être spécifié avant tout, car il faut doubler le cap Horn avant d'arriver à la côte. Je parlerai donc de tous les points en général, ensuite de chacun d'eux en particulier.

1° *Epoques favorables de départ pour y aller*. D'août en décembre,

2° *Maximum*. 50,000 fr. sur cargaison, 25,000 fr. sur corps.

3° *Epoques favorables de départ pour en revenir*. De novembre en mars.

4° *Maximum*. 50,000 fr. sur cargaison, 35,000 fr. sur corps.

5° *Maximum des autres époques*. 40,000 fr. sur cargaison, 20,000 fr. sur corps.

6° *Observation générale*. Pour cette navigation, c'est le doublage du cap Horn qui doit être pris le plus en considération; aussi, quoique les saisons au Pérou ne soient pas les mêmes qu'au Chili; néanmoins ce sont les époques de départ qui viennent d'être fixées, qui doivent inspirer le plus de

confiance. D'ailleurs, il est fort rare que les navires se rendent directement au Pérou.

En assurant les retours de ces parages, si le risque de guerre est garanti, il faut ne pas perdre de vue que les navires emploient beaucoup de temps à faire des échelles, et que les risques peuvent en conséquence se prolonger beaucoup.

2° *Chiloē*, le port de cette île, le plus dangereux par son entrée, est *Saint-Carlos de Chiloē*. La mauvaise saison dure depuis avril jusqu'en octobre-hiver. Vient ensuite *Valdivia* plus au Nord, dont la rade est peu sûre et a peu d'eau dans le port intérieur pour les grands navires. La baie de la *Conception* est grande et spacieuse; le mouillage est abrité par l'île de la Quiriquina, ensuite *Valparaiso*, rade foraine exposée pendant juin, juillet et août aux vents du N.-O., qui souvent, par la mer qu'ils lèvent, font périr quelques-uns des navires sur rade; c'est au reste le point le plus dangereux de la côte; on trouve à *Valparaiso* tous les secours nécessaires pour réparer des avaries.

3° *Coquimbo*, rade sûre et exempte de mauvais temps; les ouvriers, comme charpentiers et calfats, y manquent totalement. *Capiapo*, *Guasco*, rades foraines sans mauvais temps; aucun secours.

4° *Yquique*, *Arica*, *Ilo*, *Islay*, *Pisco*, *Chorillos*, rades foraines, mais sûres parce que le temps est toujours beau; peu ou point de secours. Toujours de la houle et l'attérissage difficile pour les mar-

chandises qui y sont transportées à terre par les chaloupes du navire.

Callao, le port de *Lima*, capitale du *Pérou*, très sûr par le temps toujours beau et sa position; arsenal et des secours de toute espèce.

5° *Huacho*, *Santa*, *Pasamayo*, *Pacasmayo*, rades foraines sans mauvais temps, mais beaucoup de ressac; aucuns secours pour réparer des avaries.

6° La baye de *las Salinas* sûre, mais point de secours. Port de *Payta* sûr; quelques secours.

Enfin le temps est toujours beau depuis *Coquimbo* jusqu'à *Payta*. Voilà ce qui constitue la côte du Pérou. Toutes les escales, en allant au Nord, se font avec facilité, parce que le vent est toujours de l'arrière; mais quand il faut revenir d'un des points nord à un port un peu plus sud, alors c'est un vrai voyage de quinze, vingt, trente, quarante ou cinquante jours; selon qu'ils sont plus au moins loin l'un de l'autre. L'on comprendra que l'on ne peut pas accorder au même taux les échelles en allant au Nord, comme en revenant au Sud, soit au Chili soit au Pérou.

7° *Guyaquil* se trouve à vingt-huit lieues de l'Ile de l'*Amortajado* ou *Sainte-Claire*, qui est à l'entrée du golfe de son nom. Il y a quatorze lieues de golfe qu'il faut franchir entre la côte du Pérou et les bancs qui avoisinent l'île de la *Puna*. Ce passage n'est pas difficile quand on le connaît; mais il faut le connaître. A l'île *Puna* l'on prend un pilote qui vous conduit à Guayaquil, à quatorze lieues de distance dans la rivière de ce nom. Le

risque de Guayaquil, tant pour y aller que pour en sortir, est donc plus grand que ceux de la côte du Pérou, sans être cependant très dangereux. A Guayaquil on trouve des ouvriers et tous les matériaux nécessaires. L'hivernage commence en décembre.

De *Guayaquil* à *Panama* il y a divers petits ports ou rades, mais qui ne sont pas fréquentés par nos navires d'Europe. C'est *la côte du Choco.*

Panama est au fond du golfe de ce nom qui est bordé de beaucoup d'îles ; l'ancrage est sûr, et l'on y trouve des secours.

8° Après *Panama* vient *Costarica* côte peu fréquentée, où cependant plusieurs navires français et anglais vont chercher des sucres, des cuirs, de l'indigo et du riz. *Santa-Arena* est un des ports de cette côte ; cette rade est assez sûre dans la bonne saison ; vient ensuite toute la côte de *Nicaragua* et de *Guatemala*, dont les rades de *Realejo* et *Sansonate* sont très peu sûres surtout pendant l'hivernage. Plus au Nord est le golfe de *Guantepeque*, point de secours sur cette partie de côte.

Les ports du *Mexique* proprement dit commencent à *Acapulco*, c'est un des principaux où vont les navires d'Europe; il est très sûr et entièrement fermé : on peut s'y procurer quelque secours.

Plus au Nord-Est la rade de *San Blas*, sur laquelle on ne peut pas rester de mai en octobre, saison de l'hivernage. C'était autrefois un port militaire de l'Espagne ; il a des ouvriers et des matériaux.

9° A l'entrée du golfe *de Cortes*, est *Masatlan*, rade foraine et dont le mouillage est assez sûr, mais

le désembarcadère en est éloigné. L'hivernage s'y fait moins sentir qu'à *San Blas*.

Guaymas se trouve sur le même côté plus avant dans le golfe, et c'est dans ce port où les navires de l'Inde vont hiverner.

10° De l'autre côté, sur la presqu'île, il y a diverses rades toutes sans abris; viennent ensuite tous les ports de la *Basse* et *Haute Californie* dont les entrées sont plus ou moins difficultueuses, et les navires qui la parcourent souvent exposés à de grands dangers.

La navigation de la côte N-O. de l'*Amérique* est très dangereuse surtout pour les navires qui vont y faire le commerce des pelleteries.

Ainsi en me résumant, je vais indiquer les divers voyages.

11° En assurant un navire pour le *Chili* et le *Pérou* on ne doit assurer d'escales rétrogrades qu'avec une augmentation de prime, et le *Pérou* comprend jusqu'à *Payta* inclusivement.

On peut prendre pour ces voyages 2/3 du plein. Si le navire va à *Guayaquil* il doit y avoir une augmentation de 1/4 p. 0/0.

Si le navire doit aller à la côte de *Nicaragua* et *Guatemala*, ou à la côte du *Mexique* (*Nouvelle-Espagne*), le plein ne doit être que moitié du maximum et la prime d'un p. 0/0 au moins de plus. S'il allait visiter *les missions de la Californie*, ne prendre aussi que moitié et augmenter la prime de 1/2 p. 0/0, et s'il va à la *côte N-O.* ne prendre que le 1/3 du maximum et augmenter la prime au

moins du double; encore pour cette dernière navigation faudrait-il consulter la direction.

De ces divers parages en France, si le navire n'a pas d'escales à faire sur d'autres points de la côte, ce qui est bien rare, comme suit :

12° En partant pour l'Europe 1° du *Chili* jusqu'à *Arica*, les 2/3 du plein et la même prime; 2° de *Lima*, le même plein et 1/4 p. 0/0 de plus jusqu'à *Guayaquil*; 3° de *Guayaquil* jusqu'à *Guatemala*, le même plein et 1/2 p. 0/0 de plus; 4° de *Guatemala* et de la *Californie*, le même plein et 1 p. 0/0 de plus; 5° de la *Californie Haute et Basse N-O.*, la moitié du plein et 1 et 1/4 de plus; 6° de la *côte N-O.*, même plein et 1 et 1/2 p. 0/0 de plus.

13° Pour les voyages intermédiaires, je vais les classer par leurs longueurs et par les risques des parages, de cette manière l'on connaîtra facilement leur plus ou moins de difficulté.

Le voyage de *Chiloë* à *Valparaiso* en été, depuis octobre jusqu'en mai, peut se faire en 6 ou 8 jours. Alors pour revenir de *Valparaiso* dans ce port, ou dans l'un de ceux intermédiaires il faut plus long-temps parce que le vent est généralement S-E.

Dans l'hiver, de mai en octobre, c'est tout le contraire, et plus on va au Sud, plus le temps est mauvais et plus le vent est variable. Entre *Valparaiso* et *Payta*, le vent étant toujours de la partie du S-E., les voyages en allant au Nord dans une étendue de 25°, se font toujours vent arrière en 6, 8, 12 et 20 jours, selon la distance; le risque est presque nul. Il n'y a de dangers qu'à l'attérissage des côtes qui sont souvent

cachées par la brume, et pour le débarquement des marchandises qui se fait avec les embarcations du navire et dans des endroits peu commodes.

RETOURS de Guyaquil et Payta à *Lima*	de 20	à	30	jours.
A *Valparaiso*	26	à	40	*id.*
A *la Côte intermédiaire* . . .	35	à	50	*id.*
De Lima *à la Côte intermédiaire*, si le navire est d'une grande marche, en louvoyant . . .	15	à	20	*id.*
Sinon par la hauteur de Lima à Valparaiso.	20	à	40	*id.*

Tous ces voyages se font ou bord sur bord ou en prenant le large, et venant prendre les vents variables. On voit donc que ces échelles rétrogrades ne peuvent pas être accordées sans augmentation de prime. En général, ce sont des voyages peu chanceux, seulement en approchant des latitudes élevées du Chili, les mauvais temps peuvent alors occasioner des avaries. Surtout, dans les mois de juin, juillet et août.

Voyages au Nord de l'équateur.

De Valparaiso à *Panama*. . .	25	à	30	jours.
De Lima à *Panama*	15	à	20	*id.*
De Guayaquil à *Panama*. . .	10	à	15	*id.*
De Valparaiso à la côte de *Nicaragua* et *Guatemala*. . .	30	à	40	*id.*
De Lima à *Guyaquil*	6	à	10	*id.*
De Valparaiso à *Acapulco*, *San-*				

Blas et *Mazatlan*	40 à 50	jours.
Le voyage en *Californie* n'est quelquefois pas plus long, cela dépend des saisons.		
De la Californie à *Guayaquil*. .	40 à 50	*id.*
id. *Lima*	50 à 75	*id.*
id. *Valparaiso* . .	45 à 65	*id.*

On demandera, peut-être, pourquoi il faut plus de temps pour aller à *Lima* : C'est parce que le navire va chercher également les vents variables par une latitude élevée, et ensuite a plus de chemin à faire pour revenir sur ses pas en approchant de la côte.

De *San Blas* et d'*Acapulco* à *Guayaquil et Lima*; les voyages sont souvent de 8 à 10 jours plus longs que de ces mêmes points à *Valparaiso*, parce qu'il y faut souvent tout autant de jours pour s'éloigner de la côte que pour en descendre, quand la brise est faite au Nord. Dans tous les cas il faut bien faire attention.

1° Que dans la *Haute Californie* les vents sont O. et S-O. depuis novembre jusqu'en avril *hiver*. Quand ils sont N-O. dans la *Basse Californie* jusqu'à Acapulco, beau temps de côte de la *Nouvelle Espagne*.

2° qu'ils sont N-O. de mai à octobre *été*, quand ils sont S-O. et à bourrasques sur la côte de la *Nouvelle-Espagne*, temps *d'hivernage*.

Art. 43. — *Rio de la Plata, Buenos-Ayres, Montevideo.*

1° *Bonne saison.* De mars en juillet, *hiver.*

2° *Mauvaise saison.* D'août en mars, *été.*

3° *Maximum.* 30,000 fr. sur cargaison, soit d'aller soit de retour; 10,000 fr. sur corps également soit en allant soit en revenant.

4° *Observations générales.* Cette navigation est très dangereuse pour les navires tirant plus de 15 pieds d'eau, et pour les capitaines qui ne connaissent pas la rivière; mais la nature des chargemens permet d'en courir les chances, car une fois les risques de rivière terminés, les plus grands dangers ont disparu, à moins que l'arrivée dans nos parages ait lieu dans la mauvaise saison. L'escale de *Montevideo.* est aussi un risque, surtout pour les grands navires qui sont obligés de rester mouillés à grande distance de terre, à cause du peu de profondeur du port. En avril les coups de vents sont très violens. En janvier et février il y a souvent de très forts *pamperos.*

Il est rare qu'il ne se perde pas plus de 12 à 15 navires par an sur la côte de *Montevideo* depuis *Castillos-Grandes* jusqu'au cap *St-Antoine.* En voici les causes; 1° La côte est très basse et les brouillards sont très épais et très communs. 2° La force et la direction irrégulières des courans jettent souvent les navires sur le banc de l'Anglais, dont l'approche est seulement indiquée par la qualité du fond, et non par la quantité. Enfin les coups de vents de S-E. sont très violens et battent en côte.

Art. 44. — *Mers des Antilles.*

1° *Bonne saison.* de novembre en juin.

2° *Mauvaise saison.* De juillet en octobre.

3° *Epoques favorables pour y aller.* Février, mars, avril, octobre et novembre.

4° *Maximum.* 50,000 fr. sur cargaison. 30,000 fr. sur corps.

5° *Epoques favorables de départ pour en revenir.* De février en juin.

6° *Maximum* 50,000 fr. sur cargaison 20.000 fr. sur corps.

7° *Maximum pour les autres époques.* 30,000 sur cargaison, d'aller; 25,000 fr. sur cargaison de retour; 15,000 fr. sur corps.

8° *Observation générale.* Les agens ne doivent user de la grande latitude que leur donne le maximum fixé, que lorsqu'il s'agit des îles de la Martinique, de la Guadeloupe et de Saint-Thomas. En général, ils devront user de beaucoup de circonspection pour les retours des îles de Cuba et d'Haïti et ne pas confondre la mer des Antilles avec le Golfe du Mexique qui fait l'objet d'un article distinct.

Les assurances à primes liées doivent être évitées parce que les navires sont exposés à voir leurs séjours se prolonger dans les Antilles, et les ouragans terribles qui y règnent dans la mauvaise saison leur font courir trop souvent le risque d'une perte totale; au reste ne jamais assurer le séjour sur la rade de St-Pierre Martinique, pendant la mauvaise saison de 15 juillet au 15 octobre.

Art. 45. — *Golfe du Mexique.*

1° *Bonne saison.* D'avril en juillet.

2° *Mauvaise saison.* D'août en mars; les ouragans ont lieu d'août en septembre.

3° *Epoques favorables de depart pour y aller.* De février en mai. Quant aux ports méridionaux du golfe du Mexique, comme ils échappent ordinairement aux ouragans des mois d'août, septembre, octobre et novembre, le départ de nos parages pour ces ports depuis juin jusqu'en août et même septembre promet une navigation assez heureuse.

4° *Maximum.* 35,000 fr. sur cargaison, 15,000 fr. sur corps.

5° *Epoques favorables de départ pour en revenir.* De mars en juillet. Le départ des ports situés au sud du golfe peut s'effectuer avec quelque avantage jusqu'en septembre.

Maximum. 30,000 fr. sur cargaison, 15,000 fr. sur corps.

7° *Maximum pour les autres époques.* 20,000 fr. sur cargaison, et 10,000 fr. sur corps.

Observations générales. La navigation du golfe du Mexique est des plus dangereuses, à cause des effets des courants, de la difficulté de l'attérage sur ses côtes généralement basses et couvertes de lagunes; des écueils qui s'y trouvent sur plusieurs points de l'entrée dangereuse des ports, du peu d'abri que les mouillages offrent aux navires, des ouragans qui ont lieu d'août en novembre, et des violens coups de vent du N au N-O, qui se repètent souvent pendant toute l'année, surtout d'octobre en mars.

D'après ces considérations, les agens doivent

user de la plus grande prudence pour souscrire des risques relatifs à ces parages, car il y a une grande distinction à faire, non seulement entre les navires mais encore entre les capitaines.

Le *Golfe du Mexique*, doit toujours être exclus des assurances à terme, et les navires qui s'y rendent ne doivent pas être assurés pour l'aller et le retour, parce que c'est le moment du séjour qui est le plus dangereux pour l'assureur.

Les ports de *Vera-Cruz* et le *Tampico* sont particulièrement funestes aux assureurs.

Art. 46. — *Pêche de la Baleine*. Il n'est pas possible de préciser une époque favorable pour cette navigation dont la durée varie entre 10 et 30 mois, suivant que la pêche est plus ou moins productive.

La pêche de la baleine se fait aussi bien au Nord qu'au Sud, et dans chacune de ces pêches les navires sont exposés à se trouver dans les glaces, l'un des écueils les plus redoutables que la navigation puisse rencontrer. Ajoutez à ce danger, celui de se trouver dans des parages n'offrant aucune ressource où les tempêtes sont presque continuelles, le froid excessif et les nuits très longues.

Les dangers extraordinaires de cette navigation étaient précédemment compensés par l'excellence des navires qui faisaient l'objet d'une construction toute particulière et on ne saurait plus solide, ainsi que par un choix de marins expérimentés et aguerris.

Mais aujourd'hui que tous les armateurs veulent exploiter cette branche d'industrie, les navires les plus

médiocres sont transformés en baleiniers, les marins leur manquent, les baleines chassées de tous côtés au lieu de se tenir en pleine mer, se refugient dans les plus petites baies et forcent les navires à les poursuivre sur des rivages très dangereux.

D'après ces considérations, les agens de la Compagnie doivent redoubler de circonspection pour souscrire des risques relatifs à la pêche de la baleine et si le navire et l'armement ne leur présentent pas toute sécurité, ils doivent écarter tout-à-fait ces risques qui ne souffrent pas la médiocrité.

Maximum. 10,000 fr. sur corps; de 25,000 fr. sur armement et produits de pêche pour l'aller et le retour; 40,000 fr. sur produits de pêche pour le simple retour ou sur bonne arrivée pour garantir la prime allouée par le gouvernement.

Si les navires pour gagner l'augmentation de la prime doublent le cap de Horn, la prime doit être augmentée.

Si le baleinier doit faire la pêche au cachalot, son voyage sera au moins de 36 ou 40 mois, toujours à la mer parmi les îles de la Polynesie et de la Malaisie, dans les mers du Japon, au Sud ou par le travers de la Nouvelle Zélande; enfin dans toutes les mers à tempêtes. Le plein ne doit pas alors dépasser 5,000 fr. sur corps et 20,000 sur produit de pêche, pour l'aller et le retour, et 30,000 sur le produit du simple retour. La prime sur corps doit être bien élevée ou ne l'assurer que pour perte totale et encore avec circonspection. Consulter toujours la Direction pour ce risque.

Art. 47. — *Pêche de la Morue*. Cette pêche qui se fait sur les côtes de Terre-Neuve, quoique dangereuse par elle-même, peut procurer des bénéfices à l'assureur malgré la modicité des primes, s'il a soin de ne s'intéresser que sur de très bons navires effectuant leur départ depuis mars jusqu'en juillet et devant revenir directement au port d'armement.

Les chances de cette navigation deviennent fort difficiles à apprécier, dès que les navires sont autorisés à faire une infinité d'échelles qui prolongent les risques jusques dans la plus mauvaise saison.

Aussi est-il prudent de faire une grande distinction entre ces deux cas et d'établir un maximum distinct pour chacun d'eux.

1° *Bonne saison à Terre-Neuve*. De mai en septembre.

2° *Mauvaise saison*. D'octobre en avril,

3° *Epoques favorables pour y aller*. De mars en juillet.

4° *Epoques favorables de départ pour revenir*. De mai en juillet.

5° *Maximum pour l'aller*. 15,000 fr. sur corps, 40,000 fr sur armement et produits de pêche.

6° *Maximum pour le retour*. 10,000 fr. sur corps, 30,000 fr. armement et produits de pêche.

7° *Maximum pour l'aller et le retour directement*. 10,000 fr. sur corps. 20,000 sur armement et produits de pêche.

8° *Maximum pour les voyages compliqués*. 5,000 fr.

sur corps. 16,000 fr. sur armement et produits de pêche.

9° *Observation générale*. A l'égard des assurances en primes liées sur des Terre-Neuviers, si l'assuré veut qu'on insère la clause suivante, parce que le navire doit aller du banc à Marseille ou tout autre port :

Le navire aura la faculté de toucher dans un port de Bretagne pour y déposer sa cargaison.

Il faut toujours ajouter à la police le supplément de la prime demandée pour ce second voyage à Marseille, aux Antilles ou ailleurs, et faire signer des billets de prime, quitte à être retournés, si le navire achève son voyage dans le port désigné pour son retour sans voyage intermédiaire.

Art. 48. — *Risque de pêche en général*. Les risques de pêche, autres que ceux qui sont relatifs à la baleine et à la morue, sont infiniment plus chanceux, à cause de l'espèce des navires et de la nature des armemens ; aussi les agens ne doivent-ils souscrire ces risques que pour la bonne arrivée, sans prendre à leur charge toutes les chances d'avarie.

Maximum. Du 1er mars au 1er juillet 15,000 fr.

Maximum. Du 1er juillet au 30 septembre 6,000 fr.

Maximum pour les cinq autres mois de l'année, 5,000 fr.

Art. 49. — *Risques indirects*. Les assureurs entendent, sous la dénomination de risques indirects, tous les risques relatifs à des navires qui n'ont pas pour leur point de départ ou pour leur point de

destination, le port dépendant de la place sur laquelle ils opèrent. (Rouen et le Havre sont considérés comme les ports de Paris; Dunkerque comme le port de Lille, etc.)

Un risque indirect doit être rejeté dès qu'on peut présumer qu'il n'a pas trouvé d'assureur sur la place à laquelle il aurait appartenu le plus naturellement. En assurances, encore moins qu'en toute autre chose, le rebut des autres n'est pas à rechercher. Il y a tant de motifs qui ont pu déterminer un assureur à ne pas vouloir d'un risque dont les plus petites circonstances lui sont d'autant mieux connues qu'elles existent sous ses yeux.

Afin d'éviter qu'une Compagnie à agence ait des trop pleins, et que les agens souscrivent les risques refusés par d'autres, voici une recommandation dont les agens ne devront pas s'écarter. Il est défendu par exemple, à l'agent de Nantes de faire une assurance sur un navire partant d'un port où la Compagnie aura un agent. Il doit toujours bien se renseigner même auprès de la direction avant de prendre le risque d'un autre port qu'on lui proposerait en retour pour le sien, et ne jamais souscrire un risque étranger à son port en retour pour un autre port que le sien. *Ceci est essentiel.*

Art. 50. — *Ports de chargement et de déchargement.*

Il est encore une chose à observer dans la souscription d'un risque, c'est si les ports que le navire devra fréquenter, ne présentent pas des dangers extraordinaires. Tel port a une barre qui en rend l'accès difficile; tel autre n'a qu'une rade et le dé-

barquement doit s'opérer par alléges; celui-ci n'est pas tenable avec tel vent; celui-là expose les navires aux plus grands dangers dans telle saison. Voici une nomenclature alphabétique des ports offrant le plus de dangers et qui sont très fréquentés par les navires de commerce.

Alexandrie (Égypte), a deux ports, dont l'un est très dangereux, et c'est précisement le seul qui puisse être fréquenté par les étrangers.

Archangel. Port qui n'a que 11 pieds de profondeur, et qu'un banc de sable rend dangereux.

Bayonne. Un navire qui tire plus de 12 pieds de d'eau, y entre très difficilement à cause d'une barre très forte et en même temps sujette à varier de position.

Bilbao. A également une barre mouvante qui en rend l'entrée très difficile et dangereuse pour les navires jaugeant plus de 200 tonneaux.

Boulogne-sur-Mer. Accès difficile et dangereux.

Bourbon. Ile totalement dénuée de ports, n'ayant que des rades peu sûres, ne présentant aucun abri; de manière que le moindre grain ou raz de marée, oblige à prendre le large ; et d'autant plus dangereuses, que des coups de vent affreux y font périr un grand nombre de navires presque tous les ans.

Brême. Port d'un accès très difficile, que les navires d'une certaine capacité ne peuvent pas approcher. L'entrée du Weser est très dangereuse.

Brest. Port magnifique, mais l'entrée de la rade est très dangereuse et parsemée d'écueils.

Buenos-Ayres. A 50 lieues au-dessus de l'embouchure du Rio-de-la-Plata, est d'un accès difficile pour les navires tirant plus de 12 pieds d'eau.

Caen. D'un accès difficile, à cause des rochers du Calvados qui bordent la côte et qui sont à fleur d'eau.

Calcutta. A 30 lieues de l'embouchure de l'Hougly (une des branches du Gange), est d'un accès dangereux, non seulement à cause des difficultés que présente la navigation de la rivière, mais aussi à cause des bancs de sable mouvant qui obstruent l'embouchure de cette rivière. Au mois d'août 1833, époque de la mauvaise saison, six navires anglais y périrent totalement dans un seul coup de vent qui occasiona en outre beaucoup d'avaries.

Californie (Côte de). Dangereuse par les brumes, les vents d'Ouest dans l'hiver et la profondeur de la mer près de cette côte.

Cap de Bonne-Espérance. Accès dangereux (voir ce qui a été dit plus haut des dangers de ces parages).

Cette. Entrée difficile dans les mauvais temps; surtout lorsqu'il vente du large.

Dunkerque. Ayant deux bancs de sable qui obstruent l'entrée de la rade, et qui rendent ce port d'un accès difficile.

Granville. Port d'un accès très difficile et nullement abrité, il a l'inconvénient d'assécher toutes les marées. Le 12 janvier 1834, plusieurs navires ont péri dans le port même, au milieu d'une bourrasque de S-O.

Guadeloupe. Ile exposée à d'effroyables ouragans

accompagnés de tremblemens de terre et de raz de marée. De ses trois ports il n'y a que celui de la Pointe-à-Pître qui est le plus sûr; ceux de Basse-Terre et du Moule, sont loin de l'être.

Guayra (La). Port de la Colombie, sur la mer des Antilles, peu sûr et même dangereux.

Hambourg. A 20 lieues au-dessus de l'embouchure de l'Elbe, est d'un accès difficile et dangereux, à cause des bancs de sable qui obstruent aussi bien la navigation du fleuve que son embouchure.

Hâvre. L'entrée de ce port est impossible à marée basse, difficile et dangereux à marée haute vu le peu de profondeur et la dureté du fond, qui rendent les échouages très pernicieux.

Honduras (Baie ou Golfe de). Tous les points de ce golfe sont d'un accès très difficile et excessivement dangereux, aussi les naufrages sont très fréquens sur cette côte.

Honfleur. D'un accès difficile, n'est abordable qu'à marée haute.

Lubeck. Ne peut recevoir que des navires tirant moins de 10 pieds d'eau; les autres sont obligés d'alléger dans la rade de Travermünde.

Madras n'a pas de port; la rade est peu sûre et d'un accès difficile.

Malo (Saint). D'un accès très difficile; son entrée ainsi que la rade sont parsemées d'écueils et de hauts fonds; les navires assèchent dans le port à toutes les marées.

Manille. Les typhons qui s'y font sentir jettent sou-

vent les navires sur la côte. Le mois d'octobre est le plus dangereux; toute la mousson de S-O. de juin en octobre est sujette aux coups de vents appelés *collas*.

Maranham ou *Maragnan*. Entrée étroite et impossible sans l'assistance d'un pilote. L'accès en est en outre difficile à cause des courans.

Messine. Entrée étroite et difficile, mais les navires s'y trouvent en sûreté.

Montevideo. Les navires calant plus de 13 pieds ne peuvent pas mouiller dans le port intérieur et sont sans abri dans la rade, surtout pendant la mauvaise saison.

Nantes. Port d'un accès difficile et dangereux, à 14 lieues de l'embouchure de la Loire, obstruée elle-même de bancs de sable.

Ostende. D'un accès difficile, inaccessible lorsque la marée n'est pas haute.

Padang. N'a pas de port pour les gros navires et le mouillage n'y est pas toujours très sûr.

Para. Le port dont l'accès est peut-être le plus dangereux.

Pernambuco ou *Fernambouc*, d'un accès difficile.

Pétersbourg (*Saint*), sur la Néva. Ne peut recevoir que de petits navires. Tous les chargemens s'y font par alléges jusqu'à Cronstadt.

Polynésie (Iles de la). Les ancrages sont presque toujours mauvais et les attérissages souvent très difficiles.

Pondichéry n'a pas de port, c'est une côte sans abri.

Porto ou *Oporto*. D'un accès très difficile et très dangereux.

Réalejo. Point de port et mauvaise rade pendant l'hivernage de mai en octobre.

Rio Grande ou *Santo-Petro-de-Rio-Grande*. D'un accès difficile et dangereux, à cause d'une barre qui obstrue l'entrée de la rivière et dont la meilleure passe n'a que 12 pieds 1/2 d'eau.

Rouen. D'un accès difficile à cause des dangers que présente la navigation de la Seine, surtout pour les navires tirant plus de 10 pieds d'eau, à 30 lieues de son embouchure.

Saint-Ubes. D'une entrée difficile à cause des bancs de sable qui s'y trouvent.

San Blas. Rade peu sûre de mai en septembre.

San Carlos de Chiloë. Entrée et sortie difficiles surtout dans l'hiver de mai en octobre, tant par le banc de l'Anglais que par les coups de vents qui se font sentir dans cette saison sur cette côte.

Sansonate. Rade peu sûre de mai en septembre.

Séville. D'un accès difficile à cause des hauts fonds qui obstruent le cours du Guadalquivir.

Stockholm. Inaccessible sans le secours d'un pilote.

Sunderland avec une rade très peu sûre ou doivent s'arrêter les navires tirant plus de 10 pieds d'eau à cause de la barre qui existe à l'entrée du port.

Tampico (sur le golfe de Mexique). D'un accès très difficile pour les navires tirant plus de 10 pieds d'eau. De plus, les navires n'y sont nullement à l'a-

bri et sont continuellement exposés à des pertes totales.

Trieste (au fond de la mer Adriatique). Est un port dans lequel les navires ne sont pas toujours en sûreté et l'approche est loin d'en être sans dangers.

Valparaiso. Rade exposée aux vents de N–O. qui s'y font sentir de mai en septembre.

Vera-Cruz. Non seulement d'un accès très difficile et très dangereux, mais encore n'est-il pas rare de voir des pertes totales au mouillage même, qui est très étroit et parsemé d'écueils.

Villa–Nova–di–Portimao. Entrée difficile, surtout pour les navires tirant dix pieds d'eau et plus.

Yarmouth (sur la mer du Nord). D'un accès difficile et dangereux.

RISQUES CHANCEUX

PAR RAPPORT AUX OBJETS ASSURÉS.

Art. 51. — *Salpêtre* de l'Inde très chanceux, s'avarie par sa propre humidité. *Salpêtre* du Pérou, facile à s'avarier, mais moins que celui de l'Inde.

Art. 52. — *Sucres et denrées.*

Sucres en général. Il est facile à concevoir qu'une assurance sur sucres est plus chanceuse qu'une autre, et exige une plus grande circonspection relativement aux qualités des navires ; mais il y a en outre une grande distinction à faire entre chaque espèce de sucres. Un chargement de sucres est très lourd et fatigue considérablement le navire qui le porte. Les sucres Havane sont les moins défavorables, et ce sont les sucres Brésil qui ont toujours été le plus funeste aux assureurs ; aussi ceux qui ont tant soit peu d'expérience se refusent-ils à assurer ces derniers autrement que *francs d'avaries*, et les agens des compagnies ne sauraient trop se conformer à cette disposition, surtout lorsque les qualités du navire ne leur inspirent pas une entière confiance.

Sucres et denrées ne venant pas des lieux de production. Dans les assurances qui portent sur des

sucres, des cafés, ou sur toute autre denrée ne venant pas des lieux de production, il y a toujours à craindre des avaries antérieures à l'embarquement; aussi, pour peu que l'opération paraisse suspecte sous ce rapport, ou que le navire ne soit pas très bon, il sera prudent de s'abstenir d'assurer, ou de ne le faire que franc d'*avaries particulières*.

Art. 53. — *Grains, graines et légumes*. — Les assureurs ou agens doivent toujours, autant que faire se peut, exiger une double prime pour les légumes secs pour quelque voyage que ce soit; cependant, pour un très petit cabotage l'augmentation sera seulement de 50 p. 0/0, à moins que le chargement ne soit en vrac ou en greniér, et que le navire ne soit pas de toute première classe.

Art. 54. — *Farines, cacaos, chanvres, poissons secs*. — L'expérience a démontré que l'assureur doit être très difficile pour les assurances sur cacaos destinés pour un port de la Méditerranée; sur *chanvres* venant du Nord, sur *farines* destinées pour des voyages de longue durée; sur *poissons secs* chargés à Bergen (et non ceux qui sont chargés à Drontheim) pour la Méditerranée. Si le navire n'inspire pas toute confiance, il faut ou se passer de ces assurances ou ne les souscrire que *franches d'avaries*. La moindre avarie véritable se confondra avec le vice propre, et le dommage ne s'élèvera jamais à moins 50 p. 0/0.

Art. 55. — *Sel*. — Quoique le sel soit *franc d'avarie*, son peu de valeur, sa pesanteur et sa mo-

que les navires mettent ordinairement à faire le même voyage. Voici un aperçu de la durée, en jours, des navigations les plus en usage dans le commerce, en prenant le Havre pour point de départ.

TRAVERSÉES ENTRE LE HAVRE LES LIEUX SUIVANS.	NOMBRE DE JOURS EMPLOYÉS.		
ENTRE LE HAVRE ET	MINIMUM.	TERME MOYEN.	MAXIMUM.
heim, Bergen (Norwège)......	8	15	45
tersbourg, Revel (Golfe de Finlande.	18	30	100
u, Riga (Golfe de Riga)......	15	30	90
oourg, Breme (Mer du Nord)....	5	10	25
rs. Amsterdam...........	3	6	15
res, Liverpool...........	3	5	10
n et mer d'Irlande.........	3	6	15
aux, Bayonne (Golfe de Gascogne).	5	10	25
, Gibraltar, Malaga (Espagne)...	10	35	60
ille, Livourne, Messine, Alger (Méditerranée...............	20	45	100
oli, Trieste (Mer Adriatique)...	35	75	120
ivane, St-Domingue et Jamaique..	25	45	90
es proprement dites........	20	30	80
Yorck, Charleston, Savanhah....	16	30	80
elle-Orléans, Vera-Cruz, Campêche f. du Mexique)...........	30	50	90
-Bello, Carthagène, Caracas (Côte ne).................	30	50	90
ne, Para, Maragnan, Fernam-, Rio de-Janeiro, Rio-Grande...	30	60	100
evideo, Buenos-Ayres (Rio-de-la-a).................	45	70	120
s, Madère et Canaries.......	10	20	45
u Cap Vert, Senégal, Gorée....	15	30	60
de Guinée, côte d'Afrique.....	25	50	110
le Bonne-Espérance. Ste-Helène.	60	90	120
gascar, Bourbon et Maurice....	75	100	150
ia. Achem (Iles Sumatra)..... Bali. Lombock........	85	120	180
nchine. Iles Philippines et Chine.	100	135	210
raiso, côte intermédiaire du Perou u'à Lima..............	80	135	180
aquil (de Lima à Quayaquil)....	85	135	180
na et côte de Guatimala:.....	105	150	195
oulco, San-Blas (Nouvelle-Espagne).	120	150	210
ornie (Côte N-O. d'Amérique)...	135	170	225

TRAVERSÉES DANS L'INDE ET L'AMÉRIQUE.	NOMBRE DE JOURS EMPLOYÉS.		
TRAVERSÉES INTERMÉDIAIRES.	MINIMUM.	TERME MOYEN.	MAXIMUM.
De la côte O. de l'Amérique aux Philippines, Cochinchine et Chine.	60	80	120
De la Chine, Cochinchine et Philippines à la côte O. de l'Amérique.	100	120	210
De la Chine, Cochinchine et Philippines, au Bengale et côte de Coromandel . . .	25	40	100
De la Chine, Cochinchine et Philippines, à la côte de Malabar et golfe Persique. .	45	75	150
Du Cap de Bonne-Espérance à Maurice ou Bourbon	22	28	45
De Maurice ou Bourbon au Cap de Bonne-Espérance	16	25	45
De Maurice ou Bourbon à la côte de Coromandel avec la mousson de S-O.. . .	20	25	30
De Maurice ou Bourbon à la côte de Coromandel, avec la mousson de N-E.. .	30	36	50
De la côte de Coromandel à Maurice ou Bourbon, avec la mousson de N-E.. . .	20	25	30
De la côte de Coromandel à Maurice ou Bourbon, avec la mousson de S-O.. .	30	36	50
De Maurice ou Bourbon à Calcutta, avec la mousson de S-O..	28	35	45
De Maurice ou Bourbon à Calcutta, avec la mousson de N-E..	55	65	80
De Calcutta à Maurice ou Bourbon, avec la mousson de N-E.	28	35	45
De Calcutta à Maurice ou Bourbon, avec la mousson de S-O..	55	65	80
Si les navires prennent le bateau à vapeur pour monter ou descendre le Gange, on doit leur faire la remise de 1/8 p. 0/0. .			
De Maurice ou Bourbon à l'Epi.	15	25	30
De l'Epi à Maurice ou Bourbon.	15	25	30

TRAVERSÉES DANS ...NDE ET L'AMÉRIQUE.	NOMBRE DE JOURS EMPLOYÉS.		
...uivent les traversées intermédiaires.	MINIMUM.	TERME MOYEN.	MAXIMUM.
...urice ou Bourbon, à Bombay, éga...nt dans les deux moussons.	21	32	40
...nps est abominable sur la côte de ...bar, dans la mousson de S-O.			
...mbay à Maurice ou Bourbon, éga...nt dans les deux moussons.	21	32	40
...urice ou Bourbon, au golf Persique	30	40	55
...lfe Persique, à Maurice ou Bour...	30	40	55
...aurice ou Bourbon, dans la Mer...ge	30	45	60
...lcutta à Bombay, avec la mousson ...-O..	45	60	75
...mbay à Calcutta, avec la mousson ...-O..	30	40	50
...adras à Calcutta, avec la mousson ...-O.	4	6	10
...adras à Calcutta, avec la mousson ...-E..	10	15	25
...alcutta à Madras, avec la mousson ...-E..	5	6	10
...alcutta à Madras, avec la mousson ...-O..	10	15	25

. 59. — *Tempêtes.* — Si tel navire sur lequel ...opose un risque a pu se trouver, suivant les ...bilités, exposé à des tempêtes dont on a con...ance, il faut exiger une prime qui puisse com...dre les chances à courir; sans cela le risque ... nullement à rechercher, ayant égard à l'ar... qui précède.

Art. 60. — *Guerre.* — Le risque de guerre, quell
que soient les circonstances pacifiques dans les
quelles on se trouve, doit toujours être pris en con
sidération, surtout lorsqu'il s'agit d'une navigatio
de longue durée. Lorsque le risque est simple e
que le navire s'éloigne des parages où pourrai
exister le danger, les chances sont peu grande
Elles ne sont réellement à craindre que lorsque l'a
surance est souscrite pour l'aller et le retour, o
bien à terme.

Lorsqu'il y a apparence de guerre, ou lorsq
la guerre existe sur un point quelconque, l
agens d'une compagnie devront toujours se con-
certer avec l'administration qui leur donnera d
instructions à cet effet, si elle juge à propos d
comprendre ce risque dans les assurances à sou
crire.

Art. 61. — *Piraterie.* — Certains parages sont to
jours infestés de pirates : c'est une circonstanc
prendre en considération, surtout lorsque l'ass
rance porte sur des objets de peu de volume et d'u
grande valeur, qui conviennent parfaitement à d
voleurs. Les parages les plus exposés à ce risq
sont : *En Europe*, l'Archipel et les côtes de l'A
Mineure; *en Afrique*, les côtes de Guinée : *en Asi*
le golfe persique et les îles de la Sonde ; *en A*
rique, l'île de Cuba, les Antilles, le golfe du M
xique et la côte ferme.

Art. 62. — *Espèces de navires.* — Comme il a d
été dit plus haut (art. 3) : Tel navire qui est exc
lent pour une navigation ne vaut rien pour te

tre. Par exemple, il n'arrive que trop fréquem-
ent que des expéditions se font, soit au Brésil,
it au Pérou, par des goëlettes de quatre-vingts à
nt tonneaux comme très propres à favoriser la
ude, mais qui hors de là ne valent rien pour une
mblable navigation ; aussi, une double ou triple
ime ne compenserait-elle pas les chances que
ssureur prendrait à ces risques. D'un autre côté,
armateur expédie un navire de quatre cents ton-
aux dans un port qui ne peut être fréquenté que
r des navires de deux cents tonneaux au plus,
est évident que l'expédition sera plus chanceuse,
qu'une prime ordinaire ne doit pas suffire à un
sureur prudent.

Art. 63. — *Navires à désigner.* — Les assurances
navires à désigner ne doivent être consenties
'avec la conviction intime que l'assuré est inca-
ble d'en abuser, et encore cette espèce d'assu-
ce ne doit-elle avoir lieu que pour les navigations
régulières, dans lesquelles il survient fort sou-
t que les navires arrivent avec les connaissemens
marchandises qu'ils portent. Elles doivent être
etées lorsqu'il s'agit d'une navigation périlleuse,
r laquelle il importe par-dessus tout que le
vire soit de première classe ; par exemple, sur
vires attendus de Bourbon, du Sénégal, du
xique, de la Baltique, de la Mer Noire, etc.

Les assurances sur navires à désigner ne doivent
oir lieu que pour les retours des mers du Sud,
core les agens doivent-ils user de circonspection
cause des doubles emplois, et ils auront soin de

ne pas dépasser le maximum de 40,000 fr. sur navires de guerre. Il leur est interdit de rie prendre sur navire marchand à désigner à caus des doubles emplois

Art. 64. — *Risques des retours des colonies.* — E souscrivant un risque sur retours des colonies, i faut toujours avoir égard à la longueur du séjo qu'a pu faire ou que pourra encore faire le navire dans un climat qui lui est si nuisible : le coutures s'entrouvrent, laissent un passage à l'eau et pour peu que le capitaine soit négligent, la marchandise ne tarde pas à être totalement mouillé

Art. 65. — *Réassurances.* — L'assureur ne do souscrire aucune réassurance lorsque le navire n'e plus au port du départ, et un agent ne doit jamais le faire pour un navire qui n'est pas de so port; les assurances sont toujours motivées par u crainte que l'assureur primitif cherche à dissimul aux yeux du réassureur, et il est rare qu'el n'occasionnent pas de pertes.

Cependant un assureur peut avoir un doub emploi, et s'il est prouvé qu'il conserve son maximum, la réassurance devient un risque ordinaire, si elle a lieu immédiatement après que l'e reur a été reconnue.

Pour les autres cas, par exemple, celui de l liquidation d'un assureur pour une cause que conque, l'agent devra se concerter avec la con pagnie, ou abandonner l'affaire si on ne lui en lais pas le temps.

RISQUES FAVORABLES A L'ASSUREUR.

Art. 66. — *Navires.* — Une navigation facile, pour laquelle un navire médiocre suffirait, étant entreprise par un navire méritant toute confiance pour toute espèce de navigation, il y a lieu à rechercher le risque, et à s'y intéresser autant que possible sans cependant dépasser le maximum de 50,000 fr. sur corps, et 50,000 fr. sur cargaison.

Les bateaux à vapeur méritent également toute confiance, dans la belle saison, pour un trajet de vingt-quatre ou de quarante-huit heures au plus ; et si la côte à parcourir est saine, l'agent ne doit pas hésiter à souscrire son grand maximum.

Art. 67. — *Navigations.* — Les navigations réputées peu dangereuses, et pour lesquelles les agens doivent se montrer très faciles, lorsque toutes les circonstances favorables se trouvent réunies, sont celles du détroit de Gibraltar, de la Méditerranée, de l'Atlantique, de Madère, des Canaries, des États-Unis d'Amérique, de la Guyane, surtout celles des côtes du Brésil, à quelques localités près, telles que Para, Maragnan et Rio-Grande. Toutes les escales du Pérou, Bahia et Rio de Janeiro ne laissent rien désirer sous aucun rapport.

Art. 68. — *Objets assurés.* — Les objets que l'assureur doit rechercher sont : Les liquides, les métaux, les espèces monnayées, les bois de teinture

(les autres bois ont trop peu de valeur), les savons, les cotons, les suifs, les garances, les soufres, les laines, le frêt, les lettres de grosse, lorsque la somme prêtée n'équivaut pas à la dixième partie de la valeur des objets hypothéqués, les marchandises quelconques chargées à bord d'un bateau à vapeur faisant un trajet régulier de vingt-quatre à soixante-douze heures, les marchandises quelconques chargées à bord de navires de guerre anglais et français surtout, quelle que soit d'ailleurs la navigation, et généralement toutes les marchandises analogues à celles désignées.

POLICES ET OBSERVATIONS
SUR LES POLICES
DE TOUTES LES PLACES CONNUES, ET CONDITIONS GÉNÉRALES.

ALEXANDRIE (ÉGYPTE).

POLICE D'ASSURANCE ET OBSERVATIONS.

Frais de polices.

Les assurés paient un pour mille sur le capital assuré, appelé droit de registre.

Risque de guerre.

Cette police assure le risque de guerre garanti par le code de commerce, et dont la prime est à arbitrer.

Elle est peu avantageuse à l'assuré, et ne garantit pas la baratterie et le changement de route. Comme elle ne fait pas mention du moment exact pour la responsabilité de l'assureur signataire, il faut avoir soin de le stipuler particulièrement.

Paiement des pertes.

La compagnie paye trois mois après la nouvelle de la preuve de la perte.

Paiement des primes.

Les primes d'assurance se règlent en billets dont l'échéance varie suivant la longueur du voyage.

AMSTERDAM.

A Amsterdam, il y a une longue liste d'articles, suivant une table imprimée, pour le maximum des exemptions et des franchises accordées selon l'usage, et qu'il faut consulter à cet effet. (*Voir ci-après*.)

POLICE D'ASSURANCE.

Nous, soussignés, assurons à M... ou à qui il appartiendra, ami ou ennemi, savoir : chacun de nous pour la somme que nous avons consenti à souscrire de... et de toutes les places adjacentes, jusqu'à... sur... navire, que Dieu protége, nommé..., commandé par le capitaine..., ou toute autre personne qui commanderait à sa place, de quelque manière que le nom du capitaine ou du navire soit exprimé, écrit ou prononcé, l'assuré n'étant pas tenu de nous exhiber les certificats de visite.

Cette assurance a lieu sur... et que nous assurons franc de frais d'estaries et d'hivernage, et franc de dommages et d'avaries grosses à... pour cent.

Durée des risques.

Par la présente, nous prenons ce risque sur notre responsabilité, à compter de l'heure et du jour que les marchandises susmentionnées ont été déposées sur le quai ou rivage, pour être chargées de là sur le navire ci-dessus désigné, ou dans des embarcations, canots ou alléges, pour être transportées par ces derniers à bord dudit navire, et le risque ci-dessus courra jusqu'à ce que le navire soit arrivé à sa destination, et que les marchandises soient déchargées, sans aucun dommage ou perte, et mises à terre sans interruption et en bon état, et en possession de vous, assuré, ou de votre agent, à la condition que le déchargement commencera quinze jours après l'arrivée du navire à sa destination. Mais si le déchargement ne peut pas avoir lieu, par un empêchement légal, dans le délai fixé, on sera tenu de le prouver dans le cas d'une avarie ou d'une perte. Ledit navire pourra tourner, retourner, aller à gauche, à droite, dans toutes les directions, et même, par nécessité, relâcher dans les ports ou rades que le capitaine ou les capitaines jugeront convenables pour l'avantage ou la continuation du susdit voyage, ou par nécessité. Ils auront la liberté de décharger et de recharger lesdites marchandises dans d'autres navire ou navires, plus grands ou plus petits, et cela de leur propre autorité, et sans attendre

notre autorisation, et nous courrons ces risques comme si les marchandises n'avaient pas été déchargées.

Les risques précités s'étendent sur toutes les chances de mer, tempête, échouement, abordage, changement forcé de route, de voyage ou de navire, jet à la mer, feu, orage, capture, piraterie, arrêt par une puissance étrangère, déclaration de guerre, représailles, négligence ou autres fautes du capitaine et de l'équipage; les accidens étant survenus sans la coopération ou connaissance des assurés, et tous les autres accidens de mer prévus ou imprévus, ordinaires ou extraordinaires, sans exception.

Détail des ques garantis.

En cas de pertes, elles seront payées par nous, chacun en proportion de la somme par lui souscrite, et cela sans délai, trois mois après la production des preuves nécessaires, et dans ce cas, nous vous donnons à vous, assuré, et à tous autres à votre place, plein pouvoir d'employer tous les moyens nécessaires, soit dans notre intérêt, soit qu'ils lui soient contraires ensuite; pour la conservation des intérêts assurés par la présente, de les vendre ou de les faire vendre si cela est nécessaire, d'effectuer des paiemens et des distributions d'argent sans qu'il soit besoin de demander notre consentement ou notre autorisation, cependant en nous prévenant d'une manière convenable, lorsque les circonstances le permettront.

Paiement de tes.

Les dommages occasionnes, et les frais qui en résulteront, seront payés par nous, quand bien même ces derniers auraient eu ou non du succès; et nous regarderons comme exacts tous les comptes certifiés d'une manière régulière, et sur le serment de ceux qui les auront faits. L'article 348 du code de commerce ne pourra pas être invoqué par nous contre les assurés; seulement les arbitres choisis à ce sujet pourront décider dans certains cas, *bona fide*, et selon l'usage de cette place, qu'il y a des raisons pour lesquelles cet article devra être invoqué; les intérêts assurés ne pourront pas, dans ce cas là, nous être abandonnés, à moins qu'ils ne soient entièrement perdus, ou qu'il n'existe plus d'espérance de les retrouver, et même encore dans ce cas, l'abandon ne pourra pas nous être fait sans le consentement et l'agrément des arbitres.

Dommag frais rembo par les assu

Nous renonçons de part et d'autre à l'article 346 du code de commerce, et nous acceptons tous les deux de nous en référer à deux arbitres. Ces deux arbitres, dont l'un sera désigné par nous, et l'autre par les assurés, auront la faculté d'en choisir un troisième, dont la nomination sera faite par nous dans les quinze jours de la date de la signification. En cas de refus de l'un d'eux, la nomination sera déférée au tribunal de commerce. Chacun de nous consent, en se réservant le droit d'en appeler à une juridiction supérieure, à accepter la décision desdits arbitres, à moins que nous ne trouvions mutuellement convenable de soumettre l'affaire à des personnes que nous choisirons et qui rendront un jugement parfait et définitif.

Et prenant tout ceci comme bien fait, en considération d'une prime de... dont nous, soussignés, avons débité M... en compte courant, nous donnons, par la présente, quittance à l'assuré.

Sous toutes ces obligations, nous nous engageons, de nos personnes et de nos biens présens et à venir, comme hommes d'honneur, à renoncer à toutes discussions et objections qui pourraient être en désaccord avec la présente.

Ceci fait le..., *bonâ fide*, et sur bonnes ou mauvaises nouvelles.

LISTE

DES EXEMPTIONS D'AVARIE,

Accordées suivant la Table imprimée d'Amsterdam.

N. B. *Les chiffres dont quelques objets assurés sont marqués, renvoient à la colonne d'Observations.*

OBJETS ASSURÉS.	QUOTITÉ DE franchise d'avarie.	OBSERVATIONS.
Alun.	3 p. 0/0.	(1) Bois. — Le bois, quelque peu susceptible qu'il soit de s'avarier, ne trouve pas facilement à s'assurer, à cause de son peu de valeur. Il est souvent arrivé que les frais de sauvetage ou autres, se sont élevés à 30,90 et 100 p. 0/0, et que dans ce cas les assureurs ont dû payer une indemnité aussi considérable que s'il y eût eu perte totale, quoique le bois fût arrivé intact à sa destination.
Amandes . . .	50 et 100 p. 0/0.	
Armes	3 et 50 p. 0/0.	
Beurre	3 p. 0/0.	
Bijouteries. . .	3 p. 0/0.	
Bois (1). . . .	3 p. 0/0.	
Cacao (2). . .	10 p. 0/0.	
Café.	3 p. 0/0.	
Cannelle . . .	3 p. 0/0.	(2) Cacao. — Lorsque la saison est défavorable, que le navire n'est pas bien coté, et qu'il est destiné pour la Méditerranée, on trouve difficilement à assurer le cacao autrement que franc d'avarie.
Céruse	3 p. 0/0.	
Chanvre (3). . .	10 p. 0/0.	
Charbon de terre.	3 p. 0/0.	
Cire.	3 p. 0/0.	
Clous de gérofle.	3 p. 0/0.	(3) Chanvre. — Cet article chargé à bord d'un navire français et destiné pour la France, trouve difficilement à s'assurer autrement que franc d'avarie.
Cochenille. . .	3 p. 0/0.	
Colles	10, 30 et 50 p. 0/0.	
Cordages (4) . .	3 p. 0/0.	
Corinthes . . .	10 p. 0/0.	(4) Cordages. — Les cordages non goudronnés jouissent d'une franchise de 10 p. 0/0.
Cornes	10 p. 0/0.	
Coton	3 et 10 p. 0/0.	(5) Cuirs. — Les peaux de lièvres s'assurent franches d'avarie au-dessous de 3 pour 0/0, lorsqu'elles sont en futailles et qu'elles viennent de la Baltique.
Cuirs (5). . . .	3 et 10 p. 0/0.	
Cuivre (6) . . .	3 p. 0/0.	
Draps ou autres étoffes de laine.	3 p. 0/0.	
Drogueries. . .	10, 50 et 100 p. 0/0.	(6) Cuivre. — Cet article s'assure ordinairement à raison de 2/3 de la prime cotée.
Eau-de-Cologne.	3 p. 0/0.	
Ecailles. . . .	3 p. 0/0.	(7) Espèces monnayées. — S'assurent avec une diminution d'un tiers pour cent sur la prime des marchandises non sujettes à s'avarier.
Ecorces de chêne.	10 p. 0/0.	
Espèces monnayées (7). . .	3 p. 0/0.	

OBJETS ASSURÉS.	QUOTITÉ DE franchise d'avarie.
Faïence et porcelaines (8). . .	3 p. 0/0.
Farines. . . .	10 p. 0/0.
Fers (9). . . .	3 et 100 p. 0/0.
Fils de coton et de laine. . . .	3 p. 0/0.
Fourrures . . .	10 p. 0/0.
Frêt à faire par les navires . . .	3 p. 0/0.
Fromages . . .	50 p. 0/0.
Fruits verts et secs.	50 p. 0/0.
Ganteries . . .	3 p. 0/0.
Garances . . .	3 p. 0/0.
Gommes. . . .	3 et 10 p. 0/0.
Grains et graines (10)	10 p. 0/0.
Gravures . . .	50 p. 0/0.
Habillemens . .	3 p. 0/0.
Horlogeries. . .	3 p. 0/0.
Houblon . . .	50 p. 0/0.
Indigo	3 p. 0/0.
Laines lavées ou en suint. . . .	10 p. 0/0.
Laiton	10 et 50 p. 0/0.
Liége	50 p. 0/0.
Lingots d'or et d'argent	3 p. 0/0.
Lin	10 p. 0/0.
Liquides (11). .	3 p. 0/0.
Librairie (objets de)	10 et 50 p. 0/0.
Maroquin fabriqué	3 p. 0/0.
Mécaniques . .	3 et 50 p. 0/0.
Médicamens . .	3, 10 et 100 p. 0/0.
Merceries . . .	3 p. 0/0.
Meubles. . . .	3 p. 0/0.
Navires (corps, quilles, etc.) (12).	3 p. 0/0.
Noix de galles. .	10 et 50 p. 0/0.
d° muscades . .	3 p. 0/0.
Objets de fantaisie.	3 p. 0/0.
Opium	10 p. 0/0.
Orseille. . . .	50 p. 0/0.
Papier	10, 50 et 100 p. 0/0.
Parfumeries . .	3 p. 0/0.
Peintures . . .	3 p. 0/0.

OBSERVATIONS.

(8) Faïence et porcelaines. — Le dommage sur la faïence et les porcelaines ne se paie que dans le cas d'échouement et de naufrage.

(9) Fers. — Le fer en cercles ou en feuilles s'assure franc d'avarie.

(10) Grains et graines. — En général, les grains expédiés pour le Portugal, la Méditerranée ou les Indes, sont généralement assurés avec 10 p. 0/0 d'exemption pour les deux premières destinations, moyennant double prime.

Pour des voyages moins longs dans la Baltique, sur les côtes de la Hollande, on assure les grains avec une exemption de 10 p. 0/0, et avec une prime plus forte que celle des autres articles. La prime des grains non sèches et de la graine de lin est généralement de demi p. 0/0 plus forte que celle demandée pour des objets moins susceptibles de s'avarier. La graine de cumin, celle de genièvre, le millet, le blé, le sarrasin et les fèves, pois ou haricots, sont assurés tantôt francs d'avarie, tantôt avec la franchise de 10 p. 0/0. La graine de lin d'Égypte, spécialement, est considérée comme la graine la moins défavorable à l'assureur; cependant la prime d'assurance sur cette graine est toujours plus élevée que celle sur les autres espèces de marchandises.

Les assureurs font toujours une différence dans la prime en faveur de la graine de colza, relativement aux autres graines.

(11) Liquides. — L'avarie sur les liquides n'est remboursée que dans le cas où le navire a échoué ou fait naufrage, ou bien s'il est entré dans un port de relâche et qu'il y ait déchargé sa cargaison, et si l'avarie s'élève à 3 p. 0/0 en sus du coulage ordinaire, alors les courtiers en vins font le règlement de la manière suivante:

Pour les vins blancs sur lie venant de la Méditerranée.	12 p. 0/0
Pour les vins blancs sur lie venant de France . . .	10 p. 0/0
Pour les vins blancs soutirés, venant de France ou de la Méditerranée. . .	8 p. 0/0
Pour toutes sortes de vins rouges	5 p. 0/0
Pour l'eau-de-vie . . .	3 p. 0/0
Pour les huiles de Méditerranée	4 p. 0/0

(12) Navires (*Corps et quilles des*). — Lorsqu'un navire est construit en sapin et non déclaré comme tel dans la police, les assureurs ne sont tenus,

OBJETS ASSURÉS.	QUOTITÉ DE *franchise d'avarie.*
nent. . . .	3 p. 0/0.
xes	3 p. 0/o.
mb	3 p. 0/0.
imes. . . .	50 p. 0/0.
ils de toute espèce . . .	10 et 50 p. 0/0.
ssons (13) . .	10, 50 et 100 p. 0/0.
ivre	3 p. 0/0.
celaines (14).	3 p. 0/0.
sse et védasse.	3 p. 0/0.
incaillerie (15).	3, 50 et 100 p. 0/0.
inquina. . .	3 p. 0/0.
glisses . . .	10 et 50 p. 0/0.
. . . .	10 p. 0/0.
ubarbe . . .	10 et 50 p. 0/0.
con	10 p. 0/0.
bans. . . .	3 p. 0/0.
ran	10 p. o/o.
pêtre. . . .	10 p. o/o.
ons	10 p. o/o.
als	3 p. o/o.
(16) . . .	50 et 100 p. o/o.
s de porcs. .	10 p. o/o.
t Soieries . .	3 p. o/o.
de	10 p. o/o.
fre	3 p. o/o.
res	5 et 10 p. o/o.
. . . . .	3 p. o/o.
me (17). . .	50 et 100 p. o/o.
acs (18) . .	3, 10 et 50 p. o/o.
tre	10 et 50 p. o/o.
tures en général. . . .	3 p. o/o.
. . . . .	3 p. o/o.
eries et autres oiles de lin et e coton (19).	3 et 10 p. o/o.
rteaux. . .	50 p. o/o.
let	3 p. o/o.
eries (20). .	3 p. o/o.
rgent . . .	3 p. o/o.
et autres liquides (21). .	3 p. o/o.
ures . . .	3 p. o/o.
. . . . .	3 p. o/o.

OBSERVATIONS.

selon les termes imprimés de la police, qu'au paiement de la moitie du dommage L'assurance sur des navires dont la valeur ne depasse pas 6 à 8,000 florins est difficile à obtenir, et celle sur un navire qui ne vaudrait que 2 à 3,000 florins ne pourra jamais se faire. Les navires naviguant sur lest, ou qui n'ont qu'un chargement de peu de valeur, trouvent très difficilement à se faire assurer; les navires pêcheurs ne peuvent se faire assurer que pour perte totale seulement.

(13) POISSONS.—Les assureurs garantissent le stokfisch, qui est chargé à Drontheim, avec une exemption de 10 p. 0/0 mais ils n'acceptent que francs d'avarie les autres poissons, lorsque le voyage à faire est de longue durée.

(14) PORCELAINES.—Voy. faïences.

(15) QUINCAILLERIE. — Cet article s'assure souvent à des conditions moins défavorables que celles cotées ici; mais alors la prime est augmentée de 1/2 jusqu'à 1 p. 0/0, selon les chances du risque.

(16) SELS.—La plupart des assureurs refusent d'assurer cet article, et ceux qui y consentent, demandent une augmentation de prime de trois quarts et un p. 0/0.

(17)—Il est difficile d'assurer cet article autrement que franc d'avarie et avec une augmentation qui varie, suivant les saisons de 3/4 à 1 p. 0/0.

(18) — Les tabacs manufacturés et carottes en paniers, s'assurent francs d'avarie au-dessous de 3 p. 0/0; les cigares au-dessous de 10 p. 0/0; les tabacs indigènes, ceux de l'Ukraine, s'assurent francs d'avarie. Cependant quelquefois et moyennant une double prime, on obtient une exemption de 10 p. 0/0 pour les tabacs indigènes.

(19) TOILES.—Les toiles de Pologne s'assurent tantôt franches d'avaries, tantôt avec une exemption de 10 p. 0/0, selon les circonstances.

Les toiles imprimées, même en balles, s'assurent ordinairement franches d'avarie, au-dessous de 3 p. 0/0.

(20) VERRERIES — (Voyez faïences et porcelaines.)

(21) VINS ET AUTRES LIQUIDES. — Même observation que pour les liquides. (Voyez ce mot.)

OBSERVATIONS

SUR LES ASSURANCES MARITIMES A AMSTERDAM.

Accumulation des avaries grosses et particulières.

Les avaries grosses et particulières se cumulent dans le règlement pour être remboursées, si l'avarie dépasse 3 p. 0/0; quand l'avarie particulière ne dépasse pas 3 p. 0/0 de la valeur de l'objet avarié, elle n'en est pas moins remboursée, à moins que ce ne soit une avarie désignée sous le nom de *Beschadigheid*; et comme il est excessivement difficile de bien déterminer si l'avarie est de l'espèce *Schade* ou *Beschadigheid*, et de bien fixer aussi les séries sur lesquelles doit porter chaque règlement, il sera toujours plus précis de déterminer ces conditions avant de signer les polices.

Quand le navire est déchargé, si l'assuré croit qu'il y a des avaries, il en prévient les assureurs, et des courtiers sont appelés de chaque côté pour les attester. S'il y a divergence d'opinion, un troisième sera choisi par les deux premiers, et après avoir déduit le maximum de l'exemption ou franchise, la marchandise avariée est vendue publiquement ou particulièrement suivant accord : si les objets avariés sont vendus au même prix que s'ils étaient sains et intacts, l'assureur n'a rien à payer; dans le cas contraire, il en paie la différence. Il peut y avoir appel, à moins qu'il ne soit prohibé dans la sentence arbitrale.

A Amsterdam on se conforme aux lois du code de

commerce français, dans tous les cas non spécifiés dans la police; ainsi la prime, en cas de guerre, est déterminée par arbitrage.

L'assurance sur le frêt, n'étant pas reconnue par les lois françaises, fait le sujet d'une police d'honneur. Assurance su frêt.

A Amsterdam on peut faire assurer de fortes sommes sur de bons navires.

Le courtage d'assurance n'*est payé* que par l'assureur; il est, selon le taux des primes, d'un quart ou d'un huitième pour cent des sommes garanties.

ANVERS.

POLICE D'ASSURANCE

CONDITIONS GÉNÉRALES.

Article premier. — Les assureurs prennent à leurs risques tous dommages ou pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches et changemens forcés de route, de voyage ou de vaisseau, jet, feu, pillage, guerre, représailles, arrêts, captures, molestations de pirates ou sujets de nations ou peuples quelconques, amis ou ennemis, négligences du capitaine ou de l'équipage, baratterie de patron, et généralement tous accidens et fortunes de mer. Risques couverts par les assureurs.

Art. 2. — Sont formellement exceptés : Tous risques, captures et confiscations pour cause de contrebande ou commerce prohibé. Risques non à la charge des assureurs.

Art. 3. — Le risque *sur les marchandises* commence au moment où elles sont chargées dans le navire ou dans les alléges pour les y porter, et continue jusqu'à ce qu'elles soient mises à terre au lieu où doit finir le voyage. Etendue et durée des risques sur facultés.

Durée des risques sur corps de navires.

Le risque *sur corps, quille, agrès et apparaux* du navire court du moment où le bâtiment commence à charger, ou qu'i a pris à bord tout le lest nécessaire au voyage assuré, et fini vingt-et-un jours après son arrivée à sa destination, à moins qu le déchargement ne soit effectué plus tôt.

Cas ou le délaissement est admissible.

Art. 4. — Le délaissement peut être fait dans tous les ca prévus par la loi, sauf pour les marchandises, dans ceux d naufrage, d'échouement avec bris, ou d'innavigabilité par for tune de mer, si la perte ou la détérioration ne s'élève pas au trois quarts de la valeur.

Il peut, en outre, avoir lieu s'il n'y a aucune nouvelle :

Après six mois révolus, pour les voyages des mers d'Europe

Après douze mois révolus, pour les voyages dans les Inde Occidentales jusqu'au Cap-Horn;

Après dix-huit mois révolus, pour les voyages à l'Est du ca de Bonne-Espérance, et à l'Ouest du Cap-Horn;

Le tout à compter du jour des dernières nouvelles reçues.

Avaries grosses.

Art. 5.—Les avaries grosses ou communes ne se paient qu'au tant qu'elles s'élèvent à trois p. o|o.

Avaries particulières au corps du navire.

Art. 6. — Les avaries particulières sur navire, quille, agrè et apparaux, ne se paient qu'autant qu'elles s'élèvent à 3 p. o|o

Déclaration essentielle sur la construction du navire.

En contractant l'assurance sur corps, quille, agrès et appa raux d'un navire construit en bois de sapin, la déclaration doi en être faite, faute de quoi il n'est remboursé que la moitié d dommage qui arriverait au navire, quille, agrès et apparaux, et dans ce cas, l'avarie particulière doit s'élever à 6 p. o|o.

Suite du réglement. Avaries particulières.

Il n'est admis dans les comptes auxquels les avaries particu lières au navire donnent lieu, que les objets remplaçant ceu brisés ou endommagés pendant le voyage assuré; et de tous le ouvrages de cette nature, les ancres exceptées, il est déduit l tiers pour compenser la différence entre le neuf et le vieux.

N'y sont, en outre, jamais compris, les loyers ou la nourri ture du capitaine et de l'équipage, les frais d'hivernage, d quarantaine ou de jours de planches, non plus que dans le voyages de pêche, les pertes de câbles, ancres et ustensiles d pêche, pendant le mouillage des navires sur les lieux.

Cumulation des

Art. 7. — Les avaries grosses ou communes, et les avarie

avaries. Mode de répartition.

lières, se cumulent dans les comptes à la charge des as-
s.
avaries des voyages d'aller et de retour, se règlent sé-
ient.
sque les avaries particulières sur les marchandises pro-
nt seulement *de pillage*, *de frais ou dépenses*, et qu'elles
nt à 3 p. o|o, *elles sont remboursées*, nonobstant les
ises stipulées aux articles 8, 9 et 10 ci-après.

Avaries particulières aux marchandises, quotités de franchise.

. 8. — Les avaries particulières sur les marchandises ne
nt qu'autant qu'elles s'élèvent à

Trois p. o/o sur les objets suivans.

re	Cire.	Gingembre en bar-	
de teinture et	Clous de gérofle.	riques.	·oie et soieries.
construction.	Cochenille en bar-	Indigo.	Suif.
{ en barriq.	riq. ou en surons.	Laine lavée.	Thé.
io { en balles	Coton.	Macis.	Toileries et autres
{ ou en sacs.	Draps et autres étof-	Noix de galle.	étoffes de lin et de
elle { en	fes de laine.	Noix muscade.	coton.
a-Lignea { cais.	Fils de coton et de	Piment { en barriq.	Verdet.
	laine.	Poivre { en balles.	
		ou en sacs.	

Cinq p. o/o sur les objets suivans :

uris	Curcuma.	Gomme.	en barriques ou
t.	Farine en barils.	Quinquina.	en caisses, et ter-
elle en fardell^s.	Garance en barri-	Riz en barriques.	ré blond de la Ha-
enille en sacs.	ques.	Rhubarbe.	vane.
en futailles ou	Gingembre en sacs	Rocou.	Soufre en canons.
caisses.	ou en balles.	Sucre terré blanc,	Tabacs.

Dix p. o/o sur les objets suivans.

andes en futail-	sont point men-	Plumes à écrire.	Soufre en grenier.
	tionnées dans le	Poils de toute es-	Suc ou jus de bois
don.	présent tableau.	pèce.	de réglisse.
i.	Ecorces de chêne.	Poissons secs et sa-	Sucre autre que ter-
	Farine en sacs.	lés.	ré blanc en barri-
chons.	Graines.	Poivre en grenier.	ques ou en caisses,
en grenier.	Houblon.	Potasse, perlasse	et terré blond de
nvre et lin	Légumes secs.	et vedasse.	la Havane.
inthes en bottes	Liége en planches.	Riz en sacs.	Sucre en pain et
me de tartre.	Livres et autres ar-	Salpêtre.	candi.
rs secs et peaux.	ticles de librairie.	Savon.	Sumac.
gueries qui ne	Orseille.	Soies de porc.	Tourteaux de lin ou
	Papier.	Soude.	de Colza.

Avaries sur les liquides.

Art. 9. — En cas d'avaries sur les liquides et autres marchandises sujettes au coulage, il n'est remboursé qu'autant qu le navire ait échoué ou fait naufrage, et que le dommage s'élèv à 5 p. o[o sur les vins, et 3 p. o[o sur les autres liquides, e sus du coulage ordinaire, non à la charge des assureurs, e dont la fixation sera au besoin déterminée par des experts.

Objets francs d'avarie.

Art. 10. — Sont francs de dommages, en cas de bonne arrivée : les sels, les fromages, les fruits verts et secs, les laines e suint, les glaces, les objets de verreries, les liquides en bouteilles, les porcelaines, les faïences, les plumes, autres que celles à écrire, et les marchandises sujettes à la rouille, à moins d'exception formelle dans la présente police.

Néanmoins, les dommages sur les mêmes articles, en cas de naufrage ou d'échouement, sont payés lorsqu'ils s'élèvent à 50 p. o[o.

Paiement ou pertes.

Art. 11. — Les pertes à la charge des assureurs sont, aussitôt justification, payées comptant et sans aucune retenue.

Pertes payables au porteur de la police.

Art. 12. — Ces pertes sont payées au porteur de la police, d'après les pièces justificatives, sans qu'il soit besoin de procuration.

Mode ou caractère de l'assurance.

Art. 13. — La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi, renonçant à la lieue et demie par heure.

Contestations entre les parties.

Art. 14. — Les contestations qui s'élèvent entre les assureurs et les assurés, pour l'exécution de la présente police, sont jugées en dernier ressort par deux arbitres, au choix de chaque partie, lesquels arbitres, s'il y a partage, en désignent un troisième pour les départager; les parties renonçant dès à présent, pour lors, à tous recours en appel, cassation, requête civile, opposition à l'ordonnance d'exécution, ou autres.

Aux conditions générales qui précèdent, aux conditions particulières qui suivent, et moyennant la prime de les soussignés, par l'entremise de M. courtier d'assurances près la bourse de cette ville, assurent respectivement les sommes désignées par chacun d'eux, à M. demeurant à agissant pour le compte de qui il peut appartenir, la somme de navire

sous pavillon capitaine , ou tout autre à sa place, et de quelque manière que le nom du navire et celui du capitaine soient orthographiés pour le voyage.

OBSERVATIONS

SUR LA POLICE D'ANVERS.

Les polices d'Anvers ressemblent en entier aux polices françaises, qui garantissent les risques de guerre, selon l'art. 10 du code de commerce français. Les avaries sont payées sous la déduction de trois pour cent, ou des franchises accordées aux articles désignés sur la police et sur un tableau imprimé des usages de la place. Le paiement a lieu en présentant les preuves et le réglement de la perte.

Les avaries grosses et particulières, ainsi que les frais, se cumulent pour former le maximum de l'exemption ou franchise. Avaries grosses particulières cumulées.

Les lois françaises ne garantissant pas l'assurance sur le frêt, elle est faite par une police d'honneur. Assurances sur frêt.

L'assuré paie le courtage qui est de 1/8 p. 0/0 sur la totalité de l'assurance. Frais à la charge de l'assuré.

SÉRIES A ANVERS.

Avaries particu-
ères.

Dans le réglement des avaries particulières, *faut de marques ou numéros*, les marchandises n ment qu'une seule série; *les assureurs n'adn jamais de division en série faite d'après l'ordre du quement*; et ce qui suit est la liste des articles qu divisés le plus ordinairement par séries, dans d'avarie.

Cacao	50 balles ou 20 barriques.	Le cacao destiné pour terranée ne s'assure o ment que franc d'avarie trouve difficilement à fair cet article aux conditions lice, à moins que le navi de première classe.
Chanvre	6 à 8,000 florins.	Lorsque cet article est pour la France, on craint lement de l'assurer autre franc d'avarie.
Clous de gérofle. .	2,500 à 3,000 flor.	
Coton	20 à 30 balles.	
Cuirs secs et tannés.	500 cuirs.	
Drap.	1 à 5 balles.	
Garance	2 à 3,000 florins,	
Laines . . . . . ,	20 à 30 balles.	
* Lin, étoffes de lin, de chanvre, et de coton. . .	2 à 5,000 florins.	* Quelques assureurs n pas courir cette chance, avec une exemption de 1(
Opium.	15,000 florins.	
Potasse et perlasse.	15 à 20 barriques.	
Riz en barrique. .	25 barriques.	
Riz en sacs	50 sacs.	
Sucre, terré blanc en barriques ou en caisses, et terré blond de la Havane.	50 à 100 caisses,	Les sucres ne s'assuren cilement à la prime ordi quoique les assureurs prét sucres de la Havane, ils dent pourtant une augmen un quart p. 0/0. Les sucres du Brésil ne s plus que francs d'avarie sous de 10 p. 0/0, et quan chargés dans un port a ceux du pays de productio les assure que francs d'av
Sucre autre que terré blanc en barriques ou en caisses, et terré blond de la Havane	25 barriques ou 100 sacs.	
Sumac	100 à 300 sacs,	Cet article ne s'assure une augmentation de p demi ou un p. 0/0 (selon les en sus de la prime ordin

BALTIMORE.

POLICE D'ASSURANCE,

ASSURANCE SUR CORPS, QUILLE, etc., DE NAVIRES.

L'assurance de Baltimore sur corps, etc., garantit les risques de guerre et de baratterie; elle oblige son signataire à payer quatre-vingt-dix jours après la preuve de l'avarie, et sous la déduction ou franchise de 5 p. 0/0, à moins de perte totale. Toutes les contestations sont jugées par arbitrage. Un navire condamné ou d'autres causes que pour les dommages reçus dans le voyage assuré, n'est plus à la charge de l'assureur.

ASSURANCE SUR CARGAISON.

L'assurance sur cargaison garantit également les risques de guerre et de baratterie; elle ne permet pas l'abandon, oblige au paiement quatre-vingt-dix jours après la preuve de l'avarie sous la déduction de 5 p. o/o, ou sous les franchises accordées aux marchandises désignées dans la police, à moins que la perte ne soit totale.

Dans ces deux polices, en cas de ristourne, le droit est de 1/2 p. 0/0.

L'abandon, dans ces deux polices, peut être fait par l'assuré après un nombre de jours *convenus* sur la police par les deux parties, et écoulés sans nouvelles du navire.

Les assurances à Baltimore, comme dans tous les États-Unis d'Amérique, se règlent selon les lois et usages d'Angleterre. (*Voy. la Police et les Observations sur la police de Londres.*)

Les assureurs, comme à Londres, ne remboursent pas les prises faites par leurs navires sur la nation qui est en guerre avec eux.

Assurances sur frêt. Les assurances sur frêt sont *autorisées* aux États-Unis.

BOMBAY.

POLICE D'ASSURANCE.

La police de Bombay est la même que celle de Calcutta. *Voy. Calcutta.*

BORDEAUX.

POLICE D'ASSURANCE.

Nous, assureurs soussignés, assurons pour la somme ci-après souscrite, à vous M. demeurant à Bordeaux, agissant pour sur le corps du navire ci-après dénommé, estimé de gré à gré à la somme de

navire capitaine reçu ou non reçu, ou tout autre à sa place, pour aux conditions et aux prix ci-dessous fixés. (Observations générales.) Les assurances *sur corps* portent aussi sur les agrès et apparaux, ustensiles, embarcations, vivres et victuailles, avances aux équipages, armement et mise-hors, et généralement sur toutes les appartenances et dépendances; et celles *sur marchandises* les comprennent toutes, de quelque nature qu'elles soient, sujettes à coulage ou non. Assurances corps et sur cultés.

L'assurance étant faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, l'assureur et l'assuré renoncent réciproquement à la présomption légale résultant de la lieue et demie par heure. Mode ou ca tère de l'assu ce.

Si l'assurance est faite *pour compte de qui il appartiendra*, l'assuré ne sera jamais admis au ristourne, à moins toutefois que, par la spécification, dans la présente, de titres, lettres, marques, initiales, nom de l'expéditeur ou du consignataire, ou tout autre désignation, il n'ait déterminé la spécialité du chargement destiné à former l'aliment de la police. Assurance pour compte qui il appart dra.

1° Les assureurs prennent à leurs risques toutes pertes ou dommages provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées et changemens forcés de route, de voyage ou de vaisseau, jet, feu, pillage, tous arrêts ou capture de pirates ou de sujets des puissances barbaresques, baratterie de patron, et généralement tous accidens et fortune de mer. Risques c verts par les surés.

Ils sont exempts de tous risques de guerre, hostilités, représailles et arrêts de princes, de gouvernemens reconnus ou non reconnus, ainsi que de tous événemens résultant d'un commerce clandestin ou de contrebande. Risques no la charge des sureurs.

2° Les assureurs permettent au capitaine, *dans la direction du voyage assuré*, toutes les escales qu'il jugera convenables ou utiles à son opération, tant pour prendre langue que pour vendre, traiter et échanger ou acheter des marchandises. — Ils accordent, par chaque escale, un séjour de trente jours, après lesquels il leur sera alloué demi p. o[o par chaque trente jours commencés; il en sera de même lorsqu'il sera stipulé plusieurs destinations éventuelles. Escales pe ses au capitai

3° Le risque sur marchandises commence du moment où elles Durée des ques.

ont été chargées dans le navire, ou dans les gabarres ou allèges qui les prendront au port du mouillage dudit navire; il finit à l'instant où elles sont délivrées à terre.

Le temps des risques sur corps, court du moment où le navire a commencé à prendre charge, et se termine trente jours après qu'il est ancré ou amarré au lieu de sa dernière destination. Cependant le risque finit aussitôt que le navire reçoit à bord, au lieu de sa dernière destination, des marchandises pour le voyage en retour, même dans le cas où celles d'aller ne seraient pas entièrement déchargées, et où les trente jours accordés pour terme du risque ne seraient pas révolus.

Délaissement pour cause d'échouement.

4° Les pertes et dommages qui donneront lieu au délaissement seront payés à l'assuré trois mois après que l'assureur en aura été averti à l'amiable ou judiciairement. Tous autres pertes et dommages seront payés à l'assuré aussitôt après leur justification et règlement. Le délaissement pour cause de naufrage ou d'échouement avec bris, ne pourra être fait que tout autant qu'il y aura perte ou détérioration aux trois quarts de la valeur de l'objet assuré.

Obligation des assurés.

5° Soit que vous nous ayez fait abandon ou non, vous demeurez tenu de veiller à la salvation et conservation des effets assurés, en les faisant bénéficier et vendre si besoin est; dans ce cas, de distribuer les fonds qui en proviendront; vous donnant tout pouvoir à cet égard, à moins que nous ne vous fassions connaître, par acte formel, nos intentions contraires; promettons de reconnaître tous les frais qui se feront à ces causes, tenant pour suffisante votre affirmation pour les comptes qui seront produits.

Délaissement pour défaut de nouvelles.

6° A défaut de nouvelles des navires, il vous sera permis de nous faire abandon, après dix-huit mois pour les voyages au-delà des caps de Horn et de Bonne-Espérance; après un an pour tous les autres voyages de long cours et de grand cabotage, et après six mois pour le petit cabotage, à compter du jour du départ ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues.

Assurances sur navires indéterminés.

7° En cas d'assurances sur navires indéterminés, l'assuré s'oblige de faire connaître le nom du navire au plus tard dans six

mois pour les voyages des caps de Horn et de Bonne-Espérance; dans quatre mois pour les autres voyages de long cours, dans deux mois pour le grand cabotage, et dans un mois pour le petit cabotage, le tout à compter de la date de la présente; à défaut de quoi, il sera alloué aux assureurs un pour cent, et le contrat sera nul de plein droit. — Le droit de signature ou de ristourne sera toujours d'un pour cent sur cette sorte de risque.

8° Il est convenu que, si l'assurance est faite en prime liée sur un navire destiné pour les Indes orientales ou occidentales, il est accordé au capitaine, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, quatre mois de séjour, à compter du jour où le navire aura abordé dans un port de sa destination. Passé ce terme de quatre mois, il sera payé aux assureurs une augmentation de demi p. o|o pour chaque mois commencé en sus; après neuf mois, les assureurs seront déchargés de tous risques, et il leur sera acquis les deux tiers de la prime liée, fixée par la présente police, plus l'augmentation de prime résultant de la prolongation de séjour. Assurance primes liées les voyages Indes - Orient ou Occident

9° En cas de non-départ à l'expiration de trois mois de la date de la police, si l'assurance porte sur des navires à partir d'Europe, la prime sera augmentée de demi p. o|o, et d'un quart p. o|o en sus pour chaque mois commencé; après six mois le contrat sera nul de plein droit, et un quart p. o|o acquis aux assureurs. — Et pour les navires à partir d'ailleurs que d'Europe, il est accordé un délai de trois mois du jour où les risques auront commencé; à l'expiration duquel la prime sera augmentée de demi p. o|o et d'un quart p. o|o en sus pour chaque mois commencé. Après neuf mois, le contrat sera nul de plein droit, et deux p. o|o seront acquis aux assureurs.

10° Les marchandises pourront être divisées en séries d'une valeur de cinq mille francs au moins, en suivant l'ordre des numéros. Règlement avaries sur chandises.

11° Dans le cas d'avaries particulières sur les marchandises, les assureurs ne paieront que l'excédant de Détail des chises d'a sur les mar dises.

3 p. 0/0 sur les	5 p. 0/0 sur les	10 p. 0/0 sur les		15 p. 0/0 sur les
Bœuf et lard salés.	Cacao en sacs ou en grenier.	Alizaris.	Pelleteries.	Chanvre et lin.
Beurre.	Café en nattes et balles.	Alun.	Poissons secs et salés.	Fruits secs ou liquides.
Cacao Cafés } *en futailles.*	Epices en sacs.	Amidon.	Potasse et perlasse.	Fromages.
Cochenille.	Gomme en futailles et caisses.	Anis.	Riz en sacs.	Grains, graines et grenailles.
Coton.	Laines lavées.	Biscuit en futailles.	Sucre brut au long cours et aux cabotages.	Gravures.
Cordages.	Poivre en sacs ou balles.	Bois de réglisse.	Salsepareille.	Laines en suint.
Epices en futailles.	Quercitron.	Café en sacs et en grenier	Sucre terré en sacs.	Légumes en sacs ou grenier.
Farine en barils.	Riz en futailles.	Cendre de Varec et de tabac.	Sumac.	Livres.
Indigo.	Sucre terré en caisses ou futailles.	Couperose.	Toiles bleues (dites guinées).	Papier.
Savon.	Tabacs en futailles.	Cuirs.	Verdet en sacs ou balles.	Plumes.
Suif.	Toiles.	Farines en sacs.		Salpêtre.
Soufre brut et en canon.	Tissus de soie, soie ouvrée ou non.	Fleur de soufre.		Soude.
Rocou.	Tissus de laine.	Garance.		Suc de réglisse.
Thé.	Tissus de coton (guinées exceptées.)	Gomme en sacs et en grenier.		Tabacs en balles ou surons.
	Vert-de-gris en futailles.	Gingembre.		
		Légumes secs en barils ou futailles.		

Pour toutes les marchandises non désignées sur le tableau ci-contre, il demeure convenu que les retenues seront exercées comme sur celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport, quant à leur susceptibilité de dégradation. — Toute nature d'assurances est soumise à une franchise qui ne sera jamais moindre de trois p. o[o.

Avaries parti lières non gar ties par les as reurs, sauf le d'échouement.

Les assureurs seront exempts d'avaries particulières, s'il n'y a échouement, sur les glaces, faïences, porcelaines, bouteilles, verroteries, sel, fruits verts, et sur toutes les marchandises sujettes à la rouille; et dans le cas d'échouement, les assureurs paieront l'excédant de cinq p. o[o sur les glaces, faïences et porcelaines, et l'excédant de quinze p. o[o sur les bouteilles, verroteries, sel, fruits verts, et sur les marchandises sujettes à la rouille.

Les assureurs demeurent exempts, s'il n'y a échouement, du coulage sur les liquides; et s'il y a échouement, ils paieront seulement le coulage extraordinaire, déterminant d'ores et déjà le coulage ordinaire à cinq p. o[o pour les voyages de grand et petit cabotage, à dix p. o[o pour les voyages de long cours jusqu'aux caps de Horn et de Bonne-Espérance, et à quinze p. o[o pour tous les voyages au-delà desdits caps.

Frais rembou sés par les ass reurs.

12° Lorsque les avaries particulières se composeront seulement de frais et non d'altération de qualité, elles seront payées, si elles s'élèvent à trois p. o[o; les assureurs renonçant pour ce cas aux franchises stipulées dans l'article précédent; et le cas échéant, il leur sera bonifié un p. o[o, seulement.

Règlement d'a varies particuli res sur corps.

13° Dans le cas d'avaries particulières sur corps, les assureurs paieront l'excédant de trois p. o[o.

Il ne sera admis, dans les comptes auxquels les avaries particulières au navire donneront lieu, que les objets remplaçant ceux brisés ou endommagés pendant le voyage assuré; et de tous les ouvrages de cette nature (*les ancres exceptées*), il sera déduit le tiers pour composer la différence entre le neuf et le vieux. *Il est bien entendu qu'il ne sera fait aucune déduction pour ce qui concerne la main-d'œuvre de calfats, charpentiers, fournitures d'étoupes, brais, goudron, etc., et qu'elle ne sera*

exercée que sur le remplacement des cordages, voiles, bois, mâture et autres objets sujets à dépérissement.

Réglement des avaries grosses.

14° En cas d'avaries grosses et communes, les assureurs ne paieront que l'excédant de trois p. 0/0, leur tenant toujours compte de la différence du neuf au vieux.

Certificat de visite.

15° Les assurés sur marchandises sont dispensés de rapporter le certificat de visite du navire.

Assurances sur navires destinés pour la pêche.

16° En cas d'assurances sur navires destinés pour la pêche, en quelque lieu que ce soit, les assureurs sont exempts d'avaries sur les ustensiles de pêche, les ancres et les câbles perdus pendant le mouillage audit lieu de pêche.

Assurances sur navires étrangers

17° Les avaries seront toujours qualifiées et réglées suivant les us et coutumes de notre place, sans que, dans aucun cas, on puisse se prévaloir des us et coutumes d'une autre place ou pays quelconque. — En matière d'avaries particulières, l'assuré établira sa demande par un compte appuyé de pièces justificatives.

Emprunt à la grosse, fait en cours de voyage.

18° Si un emprunt à la grosse est fait en cours de voyage, remboursable au-delà du lieu du reste, il ne sera mis à la charge des assureurs que la prime afférente aux avaries à leur charge, proportionnellement calculée jusqu'au terme du voyage assuré.

Limite des sommes qu'on peut réclamer aux assureurs.

19° Dans aucun cas, les assureurs ne pourront être tenus de payer au-delà de la somme assurée.

Réglement des primes.

20° La présente assurance convenue pour la prime de pour cent, s

Conclusion.

le navire part ou est parti des Colonies du 1er février au 4 août inclusivement, et pour celle de pou cent, s'il part ou est parti depuis le 5 août au 31 janvier inclusivement; ladite prime nous sera réglée en vos billets payable dans dix mois de ce jour, pour les voyages des caps de Horn e de Bonne-Espérance et au-delà; dans six mois pour les voyage au long cours en deçà desdits caps; dans deux mois pour tou les voyages aux cabotages, et deux mois après l'arrivée pour tou les voyages au long cours de retour en Europe.

21° Nous, assureurs et assurés, chacun en ce qui nous concerne, renonçons à toutes lois, ordonnances, règlemens mar

imes, contraires aux stipulations du présent contrat, qui est, en tout ce qui tient aux clauses imprimées, conforme à l'original déposé au greffe du tribunal de commerce.

A Bordeaux, le

OBSERVATIONS.

Cette police est semblable à celle du Hâvre, que nous prendrons dans cet ouvrage pour modèle, sauf les articles suivans.

Art. 2. — Cet article donne beaucoup trop de latitude aux assurés; cette concession devrait être une condition particulière entre l'assureur et l'assuré; c'est à l'assureur local à voir ce qu'il peut accorder par la connaissance qu'il a de la moralité des armateurs et des capitaines.

Art. 13. — Il faut que la retenue du tiers se fasse sur la main-d'œuvre, et ne pas payer les gages et la nourriture de l'équipage pendant les réparations.

Art. 16. — Il ne faut pas garantir la perte des ancres, chaînes, câbles et embarcations sur tous les mouillages de l'île Bourbon.

La différence du neuf au vieux est estimée à Bordeaux aux prix du jour. Différence du neuf au vieux.

L'assurance sur frêt est toujours garantie par une police d'honneur, la loi ne reconnaissant pas cette assurance en France. Assurance sur le frêt.

Dans le cas de bonne arrivée, l'assureur fait une bonification d'un quart pour cent, sur le taux de la prime, à l'assuré. Bonification à l'assuré en cas de bonne arrivée.

Courtage. La dépense des polices est à la charge du courtier, l'assureur paie le courtage de 1/8 p. 0/0 sur la valeur de l'objet assuré.

BOSTON.

POLICE D'ASSURANCE.

La police de Boston assure le risque de guerre et de baratterie.

Les usages de Boston pour les assurances maritimes sont généralement basés sur ceux d'Angleterre; cependant, tous les assureurs de Boston, depuis le 1er septembre 1823, ne paient plus les gages et vivres des équipages pendant les réparations, excepté dans les grosses avaries. On ne fait pas non plus abandon aussi facilement à Boston qu'à Londres, et dans un ristourne, pour cause de double emploi, c'est la priorité de la date des polices qui décide de la somme, ou partie de la somme, à ristourner sous déduction de 1/2 p. 0/0 de droit de ristourne.

CADIX.

POLICE D'ASSURANCE.

La police de Cadix assure le risque de guerre, mais n'assure pas la baratterie et les avaries simples. Elle

se conforme aux ordonnances de Bilbao de l'année 1737, et les lois en vigueur sur la matière, tant pour les difficultés et pour le droit d'abandon en cas de capture, naufrage, détention ou perte totale.

Le droit de ristourne est d'un quart pour cent.

Le port de Cadix, de même que ceux d'Espagne et le Portugal, offrent bien peu de ressources aux assurances maritimes, et les négocians de ces diverses contrées envoient leurs ordres à Londres et en France.

CALCUTTA.

POLICE D'ASSURANCE.

Par la police de Calcutta, en cas de perte, l'assureur paie à Londres la somme assurée sous la déduction de 2 p. 0/0. Paiement en cas de perte.

Cette police assure les risques de guerre et de baratterie, et règle les avaries selon les usages de Londres; le paiement en est fait avec une déduction de 10 p. 0|0 pour les objets suivans: Le sel, le sucre, les objets en fer, le riz, le blé, le ghée et les semences; et avec celle de 5 p. 0|0, pour toutes les autres marchandises, excepté les pertes totales. Les corps, agrès, provisions et frêt, se paient sous la déduction de 5 p. 0|0. Risques de guerre et de baratterie assurés. Réglement et paiement des avaries.

Ne sont pas garantis les risques ou accidens causés par les ouragans ou coups de vent sur la côte de Coromandel, entre la pointe Palmire et Ceylan, et parmi les bancs de l'embouchure du Gange, depuis le 15 octobre jusqu'au 15 décembre inclusivement. Ces risques seront supportés par les assurés s'il n'y avait pas une dérogation faite à cette condition. Risques non garantis.

OBSERVATIONS.

La police que nous venons de citer est celle de la compagnie le *Globe*, qui ressemble beaucoup à celle de Londres, sauf quelques petits changemens. Parmi les autres compagnies sont l'*Étoile*, l'*Asiatique*, la *Calcutta*; leurs polices faites par duplicata et triplicata sont endossées comme une traite (quelques unes payables à Londres); si une réclamation est faite, et qu'elle soit reconnue par les agens, ils la paient : s'ils ne l'approuvent pas, il en est quelquefois référé à Calcutta, et si elle est reconnue juste, les compagnies font payer à Londres avec une indemnité pour le délai. On déduit 10 p.0/0 des avaries à payer sur les articles désignés dans la police du *Globe*, et sur la soie, les esprits et autres liqueurs.

Ces compagnies ne garantissent pas les risques et pertes provenant par détention et saisie par acte ou actes des gouvernemens de Manille, Siam, Cochinchine, Chine et Pegou, de même que les accidens causés par les coups de vent entre Ceylan et la pointe Palmire, et parmi les bancs de l'embouchure du Gange, entre le 15 octobre et le 15 décembre inclusivement.

GÊNES.

POLICE D'ASSURANCE.

Risques garantis. La police de Gênes assure *les risques de tempête, naufrage, échouement, changement forcé de route, de*

voyage et de navire, abordage fortuit, jet, feu, pillage, prise, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement tous les risques de mer : celui de *baratterie*, qui n'est pas exprimé dans ladite police, doit faire un article particulier afin de n'avoir pas de difficultés.

Les exemptions ou franchises sont fixées entre les assureurs et les assurés pour les avaries grosses et particulières; elles sont toujours déduites de la somme à payer, et, en général, elles sont de 3 p. 0/0 *pour les marchandises de valeur*; de 5 p. 0/0 *pour les marchandises communes*, et de 10 p. 0/0 *sur les vivres et les provisions*. Exemptions d'avaries et réglement.

L'assurance sur frêt étant illégale, est garantie par une police d'honneur. Assurance sur frêt.

Les assurés paient un pour cent de courtage, et un pour mille sur la somme assurée, pour droit de registre. Frais à la charge des assurés.

HAMBOURG.

POLICE D'ASSURANCE.

Nous, assureurs soussignés, nous reconnaissons, tant pour nous que pour nos héritiers, avoir assuré chacun la somme ci-dessous souscrite à M........ sur..... évalués (du consentement de nous, assureurs, et quand bien même ces objets seraient d'une moindre qualité, ou qu'ils eussent coûté plus ou moins, et sans qu'il soit besoin d'autres renseignemens ou preuves de leur valeur que cette police,) à ..... marcs de banque,...... et chargés (ou à charger) à bord du navire nommé le....... capitaine....... ou celui qui le remplacerait, devant partir de......; où il a pris (ou prendra) ces objets pour les porter à......, où ils devront être déchargés.

Prime et détail des risques garantis.

Nous prenons sous notre responsabilité, moyennant...... p. % de prime, argent de banque, payable par l'assuré, tous les risques et dangers de ces objets ou marchandises, toutes les avaries et tous les accidens qui pourraient leur survenir en partie et en totalité, prévus ou non prévus, et de quelque manière que ce soit; et pour ce, nous nous rendons responsables de tous les dangers de mer, provenant de tempête, ouragan, naufrage, échouement, abordage fortuit, jet, feu, arrêts et molestation de rois, princes et autres pouvoirs, saisie, reddition, confiscation et représailles, pillage de corsaires et pirates, et de tous les autres accidens auxquels lesdites marchandises pourraient être exposées pendant le présent voyage par des forces étrangères. Sont aussi à notre charge, les accidens arrivés par erreur, négligence, baraterie du capitaine, patron ou de l'équipage, ou enfin de quelque manière que ce soit. Nous nous mettons entièrement aux lieu et place des assurés, pour les garantir de toutes pertes semblables sur les marchandises assurées.

Durée des risques.

Ledit risque commence du moment où lesdites marchandises quittent la terre pour être conduites à bord, et continuera jusqu'à ce qu'elles aient été déchargées intactes d'avaries, à... que Dieu les conduise à bon port.

Paiement des pertes ou avaries.

Nous consentons à ce que le navire qui a embarqué ces marchandises continue son voyage où le capitaine juge à propos de le conduire, et s'il arrivait, ce qu'à Dieu ne plaise, d'une manière prévue ci-dessus ou autrement, quelque accident auxdites marchandises, ou qu'elles fussent, en totalité ou en partie, perdues, avariées ou gâtées, nous nous engageons de nouveau, comme nous l'avons déjà fait, chacun pour la somme qu'il a souscrite, à rembourser la valeur desdites pertes et avaries, ainsi que les dépenses extraordinaires dont elles auront été cause; et ce, dans l'espace de deux mois après l'avis du désastre, chacun payant, soit la totalité de la somme souscrite, soit la partie incombante à chacun pour indemniser complètement l'assuré.

Nous nous engageons à remplir toutes les clauses, conditions imprimées ou écrites (ces dernières ayant tout autant de force, et même plus, si cela était nécessaire), et nous nous soumettons

toutes les lois d'assurances et réglemens d'avaries en usage sur la place de *Hambourg*; le tout sous la garantie de nos biens, et aussi sans fraude ni tromperie.

Arrêté par..... courtier juré.

Hambourg, le

OBSERVATIONS.

Les assureurs de Hambourg ont des polices spéciales :

1° Pour les assurances sur risques de pêches au Groënland;

2° Pour les assurances sur contrats de grosse;

3° Pour les assurances sur marchandises expédiées par terre, par canaux et par rivières;

4° Pour les assurances sur corps, quilles et agrès, etc.

Les conditions générales sont celles établies dans l'imprimé de la susdite police, et celles particulières sont les suivantes :

Le risque court depuis le jour où le navire commence son équipement, et continue pendant tout le temps de sa pêche jusqu'à ce qu'il soit heureusement retourné au port de......., et après y avoir déchargé sa cargaison; les assureurs garantissent le risque des glaces, et donnent la faculté au capitaine de mettre à la voile, de pêcher, de charger et de décharger, en choisissant des stations en dedans ou en dehors des glaces, selon les circonstances. Assurance pour la pêche.

Les assureurs garantissent l'assuré de tous dommages quels qu'ils soient, stipulés ou non stipulés; quelque avarie qu'ait éprouvé le navire sur lequel Assurance sur contrat de grosse.

porte l'acte de grosse, soit sur les marchandises, soit par rapport au frêt; et si ce dommage est moindre que le montant du contrat de grosse, les assureurs paient, dans le délai de deux mois et sans contestation, sur les preuves qu'on leur donne des pertes ou avaries, la somme convenue, ou celle nécessaire pour dédommager l'assuré de ses pertes, y compris les dépenses extraordinaires.

Assurance sur marchandises expédiées par terre, par canaux, etc.

Les assureurs garantissent les risques de tempête, ouragan, naufrage, voie d'eau, avaries, feu, capture, hostilités de rois, princes, etc.; pillages par des voleurs de grandes routes ou autres, ou enfin tout autre accident quel qu'il soit.

TABLEAU

DES EXEMPTIONS D'AVARIES,

Accordées à Hambourg.

ARTICLES SUIVANS SONT GARANTIS FRANCS D'AVARIE, MOYENNANT UNE EXEMPTION DE TROIS POUR CENT.			
ılfoux	Cassia-lignea	Espèces monnayées.	Pierres à fusil.
ıre.	Charbon de terre	Etain	Rocou
res.	Cire	Fanons de Baleine.	Rubans
ıııt et Argenterie.	Clous de gérofle.	Fret à faire.	Safran
	Cobalt	Lettres à la grosse.	Soieries
ıx	Cornes de cerfs	Macis	Suif
	Dents d'éléphants.	Navires (corps de)	Thé
) en futailles.	Draps	Noix muscade	Vif-argent
nelle.	Ecailles de tortue.	Opium.	Zinc.
res en barriques.		Pierres précieuses.	

ARTICLES SUIVANS SONT GARANTIS FRANCS D'AVARIE, MOYENNANT UNE EXEMPTION DE DIX POUR CENT			
ao en futailles.	Cordages goudronnés	Gingembre en bariq.	Piment en barriques.
é en balles ou en	Coton	Gomme	Verdet.
ıcs	Garance	Noix de galles.	

ARTICLES SUIVANS SONT GARANTIS FRANCS D'AVARIE, SAUF LE CAS D'ECHOUEMENT.			
ari.	Cordes d'instrumens.	Jouets d'enfans	Porcelaines.
ître	Corinthes	Laiton travaillé ou en	Potasse et perlasse.
ës	Craies	planches	Quincailleries et au-
n.	Cruches	Légumes de toute es-	tres objets sujets à
andes.	Curcuma.	pèce	la rouille
idon	Eaux minérales.	Liége en planches.	Racines en sacs.
s.	Ecorces d'oranges.	Liqueurs.	Réglisse (suc et bois
lanèdes.	Edredon	Livres	de)
riques vides	Eponges	Maïs.	Riz en sacs.
rre	Faïences.	Mécaniques.	Sacs vides
uterie	Farine (en sacs et en	Médicamens	Salpêtre
chons	barils).	Meubles	Savon
ao en sacs.	Fer (en général).	Orseille	Sel.
les et carton.	Ficelle.	Pain.	Soude
iar	Fils d'or et d'ar-	Papier	Soufre
sse.	gent	Parapluies	Souliers
ndelles	Fourrures	Peintures.	Sucres (en sacs ou
peaux.	Fromages	Pelleteries	nattes.)
udières.	Fruits verts et secs.	Pierres à aiguiser	Sumac.
corée en tonnes.	Gants	Pierres ponces	Tapis
ient.	Gingembre (en sacs	Plantes.	Tartre
ches en métal.	ou en balles)	Plumes en général.	Toileries en balles.
le de toute espèce.	Gravures.	Poils de toute es-	Tourteaux de lin ou
ophane	Habillemens	pèce.	de colza
oquinte	Horlogeries.	Poêles de fonte et de	Verreries.
fitures	Houblon	terre	Viandes conservées.
dages (non gou-	Instrumens de toute	Poissons secs et sa-	Voitures
ronnés).	espèce	lés.	

Ce qui constitue l'échouement à Hambourg. Quels que soient les dommages arrivés aux articles assurés francs d'avarie, ils ne sont pas remboursés dans le cas de bonne arrivée; mais ils sont remboursés, sous la déduction de trois pour cent, s'il y a eu naufrage ou échouement. A Hambourg, il y a échouement, lorsque le navire échoué a besoin de secours étrangers; on est obligé de l'alléger pour le mettre à flot.

Armes et munitions. Ces articles sont garantis francs d'avaries, à l'exception des bombes et des boulets, qui ne s'assurent francs d'avarie que sous la franchise de trois pour cent.

Bois. Le Bois en général s'assure franc d'avarie avec trois pour cent de franchise; mais celui de teinture pilé et gratté, ainsi que le bois de Sandal, ne s'assure que FRANC D'AVARIE.

Chanvre. Le Chanvre pour l'exportation, s'assure avec une franchise de dix pour cent; mais l'assurance doit porter au moins sur 10,000 livres de poids. Dans le cas contraire, ou même quand il est destiné pour la France, il n'est jamais assuré que FRANC D'AVARIE.

Cuirs, etc. Les Cuirs salés en barriques; les cuirs secs et tannés sont francs d'avarie sous la déduction de dix pour cent; quoique la règle générale soit de n'assurer les cuirs et tous les objets salés que FRANCS D'AVARIE.

Drogues en général. L'Arsenic, l'Assa-fœtida, la Camomille, la Manganèse, le Quinquina et la Rhubarbe, sont assurés sous la franchise de trois pour cent, et toutes les autres drogues FRANCHES D'AVARIES.

Fils de coton et de laine. Les Fils sont assurés avec trois pour cent de

franchise lorsqu'ils sont en barriques, et avec celle de dix pour cent lorsqu'ils sont en balles ou ballots.

En payant une forte prime, on peut faire assurer le BLÉ et les semences avec la franchise de dix pour cent; mais autrement ils s'assurent seulement FRANCS D'AVARIE. Blé et semences

LES LAINES en général sont assurées avec la franchise de dix pour cent, celles de Saxe seulement sont garanties avec trois pour cent de franchise, et celles du Danemarck FRANCHES D'AVARIE. Laines.

LE LIN destiné pour la France et l'Italie n'est jamais assuré que FRANC D'AVARIE. Lin.

La franchise sur les VINS ET LIQUIDES SUJETS AU COULAGE est de onze pour cent; et en cas d'échouement et de naufrage, l'exception sur les *huiles en barriques cerclées en fer,* est seulement de cinq pour cent. Liquides, tel que vins, huiles etc.

L'OR ET L'ARGENT MONNAYÉS, LE CUIVRE, LE PLOMB ET L'ÉTAIN EN SAUMONS, LE FER EN BARRE, sont généralement garantis francs d'avarie, avec une exemption de trois pour cent. Métaux en général.

LE POIVRE EN SACS est assuré avec la franchise de dix pour cent; mais quand il vient d'un port anglais, cette franchise est réduite à trois pour cent. Poivre.

Le RIZ venant de l'Amérique ou du Portugal jouit d'une franchise de dix pour cent, et il est *franc d'avarie* venant d'Italie, lors même qu'il est en barils. Riz.

LES SUCRES BRUTS sont assurés sous les franchises suivantes : Sucres.

Les blancs . . 3 p. 0/0 } Exp. d'un port d'Europe
Les blonds . . 5 p. 0/0 } ou de l'Amérique du Nord

Les blancs . 10 p. 0/0 } Expédiés des Indes Orien-
Les blonds . 15 p. 0/0 } tales et Occidentales.

Ceux venant de Fernambouc, Sainte-Croix et de Saint-Thomas ne sont généralement assurés que FRANCS D'AVARIE.

Enfin, en cas d'un réglement d'avarie, cette avarie est fixée d'après la diminution du poids brut, comme pour le sucre raffiné, appelé cassonade (sucre humide), dont la franchise est de trois pour cent, lorsqu'elle est blanche, et de cinq pour cent lorsqu'elle est brune.

Tabacs.

Les assureurs ne sont pas responsables des avaries sur le TABAC, à moins qu'il ne soit envoyé du Brésil en sacs de cuir; l'exemption dans ce cas, est de dix pour cent.

Teintures.

LES TEINTURES sont en général *assurées franches d'avarie*; le bleu de Saxe et la cochenille en sont exceptés, et leur exemption est de trois pour cent.

Toileries.

LES TOILERIES EN CAISSE (*les toiles de Flandre, de Silésie et les toiles à voiles exceptées*) sont assurées sous la franchise de trois pour cent, de même que les toiles de coton blanches et imprimées, et tous les objets de manufacture anglaise. A Hambourg, les réglemens d'avaries se font généralement sur lots d'une valeur de 2 à 3,000 marcs banco.

Réglement des avaries particulières et division par lots.

Les réglemens sur le café s'obtiennent généralement en lots de 50 balles ou sacs; et *sur l'indigo, la cochenille, la vanille, les articles manufacturés, et sur toutes les marchandises riches*, le réglement se fait par chaque balle ou caisse. Quand il n'y a ni marque ni

numéros, les séries sont faites dans l'ordre du débarquement; mais pour cela il faut en être convenu d'avance.

En cas d'avaries particulières, l'assuré et l'assureur choisissent chacun un courtier pour fixer la valeur de la marchandise; s'ils pensent que l'avarie ait atteint le maximum de l'exemption qui lui est allouée, on fait une vente publique, et l'avarie se compose de la différence entre le prix obtenu et celui que vaudrait la même marchandise sans avarie.

Enfin, lorsque l'avarie particulière (les dépenses non comprises) a atteint le maximum de la franchise, elle est remboursée en entier.

Avaries partic lières sur corp etc.

Les assureurs remboursent la moitié du dommage causé par les tempêtes et ouragans, si l'avarie ne peut être attribuée au mauvais état du navire. Les avaries occasionées en forçant de voiles, pour échapper à un danger imminent, sont aussi à la charge des assureurs.

Différence neuf au vieux.

Pour compenser la différence du neuf au vieux, on fait la déduction du tiers du prix des objets qui ont été employés à remplacer ceux brisés ou endommagés; les ancres sont exceptées.

Voyages d'al et retour.

Dans les voyages d'aller et de retour à prime liée, si le navire fait des avaries à diverses époques, en allant ou en revenant, ou pendant la durée de chacun de ces deux voyages, la coutume établie à Hambourg est de cumuler toutes ces avaries, qui sont à la charge des assureurs, si elles atteignent ensemble la quotité de la franchise.

Avaries grosses communes.

Les lois et usages de Hambourg reconnaissent comme avaries grosses ce qui a été donné pour rachat du navire et des marchandises, ainsi que les marchandises capturées par des corsaires n'appartenant à aucune nation ennemie, et sous la promesse de paiement non effectué;

Les soins de médecins, le pansement et la nourriture des équipages blessés en défendant le navire, et l'indemnité garantie aux veuves et orphelins de ceux qui ont été tués ;

Les gages et nourriture de l'équipage pendant la détention, le navire étant arrêté pendant le voyage par une puissance quelconque ;

Les dépenses faites pour obtenir la restitution de la cargaison seule, quand bien même le navire ne serait pas compromis, et ces dépenses sont supportées par la cargaison, avec la part des autres charges d'avaries communes;

Les avaries éprouvées par le navire et sa cargaison, dans le cas de résistance contre des ennemis ou des pirates;

Les dépenses faites par un navire relâchant pour causes d'avarie ou voie d'eau; l'usage veut cependant que le navire supporte seul les dépenses de réparations.

Le jet à la mer;

Les dépenses de quarantaine ou d'autres événemens inévitables;

L'intérêt sur l'argent emprunté par contrat de grosse pour fournir aux dépenses en cas de détention;

Les dépenses d'hivernage, si elles ne sont pas causées par négligence, la perte d'articles mis sur des alléges, ou en déchargeant le navire pour le faire entrer dans un port ou une rivière, etc.

Dans les avaries grosses, les *marchandises* contribuent pour leur valeur d'après le prix de facture, augmenté de tous les frais jusqu'à l'embarquement, la prime d'assurance exceptée. Les marchandises étant évaluées dans les polices, on prend cette évaluation pour base, en déduisant la prime d'assurance, et l'augmentation de dix pour cent pour profits espérés, quand la police déclare que cette augmentation fait partie de l'évaluation, quoique la qualité ne soit pas déterminée. Le *navire* contribue pour sa valeur réelle, estimée lorsqu'il arrive. Le montant des articles remplacés est ajouté à la valeur du navire; et c'est une habitude de déduire la totalité des gages, soit qu'ils aient été payés avant le départ, ou qu'ils soient payables à l'arrivée; mais jamais ceux qui pourraient rester dus avant ce voyage. **Réglement d'avaries grosses.**

Le frêt contribue dans les avaries grosses pour sa valeur réelle, en déduisant les gages de l'équipage, la dépense de pilotage, et tous les frais considérés comme avaries particulières.

Les avaries grosses sont remboursées sous la franchise de trois pour cent; les frais du réglement ne sont pas compris pour former le maximum de la franchise.

Les assureurs ne remboursent pas les avaries particulières des objets chargés sur le pont.

Enfin, les avaries grosses sont réglées séparément, c'est-à-dire qu'elles ne sont point cumulées.

'et à la mer. Selon l'usage, les articles jetés à la mer pour le salut de tous sont évalués aux prix de facture, et l'on y joint la valeur des frais d'embarquement et celle de la prime d'assurance.

Lorsqu'un navire est sauvé par le jet et qu'il se perd ensuite, les marchandises échappées au dernier naufrage contribuent en proportion de leur valeur au remboursement, fait aux propriétaires, du montant de celles qui ont été primitivement jetées à la mer.

Les munitions et provisions ne doivent pas contribuer au jet, quoique les assureurs les remboursent si elles sont jetées à la mer.

Réglemens en ays étrangers. Les réglemens d'avaries grosses faites en pays étrangers sont reconnus par les assureurs, quand ils sont faits par des personnes compétentes.

Paiement d'ava ies particulières. Les assureurs ne paient que la moitié des avaries survenues à un navire qui n'a ni touché ni échoué.

Les frais et dépenses pour préserver les marchandises de tout dommage sont remboursés, quel que soit le degré d'avarie, excepté quand les marchandises sont assurées franches d'avarie; dans ce cas, les assureurs ne remboursent rien.

Pillage. Les assureurs remboursent les objets pillés, quand leur valeur dépasse la franchise accordée.

Marchandises n'arrivant pas à leur destination. Dans le cas d'une perte totale, ou quand les marchandises sont remises dans tout autre lieu que celui de leur destination, cette perte ou ces dom-

mages sont calculés d'après les évaluations de la police.

Lorsqu'un navire est construit en sapin, et que es assurés ne l'ont pas déclaré, la moitié seulement les avaries survenues aux corps et quille est remboursée. Il en est de même pour les navires naviguant sur leur lest, ou avec un chargement de sel.

Navire sur lest ou chargé de se ou construit en sapin.

En cas d'abordage fortuit, le dommage, comme pour les avaries communes, est supporté également par les deux navires, leur frêt et leur cargaison; mais le propriétaire et les affréteurs du navire sauvé, ou celui qui a supporté le moindre dommage, ne sont point obligés de faire une restitution qui excéderait la valeur de leur navire ou de leur cargaison.

Abordage fortuit.

Le risque de confiscation pour cause de fraude est garanti par les assureurs dans le cas seulement où le navire viendrait à échouer sur la côte d'un pays, où les articles qui composent sa cargaison étant prohibés seraient confisqués par l'effet même de l'échouement.

Commerce prohibé.

Le délaissement peut avoir lieu, lorsque le navire ou les marchandises assurées ont été condamnées ou entièrement perdues. Il en est de même pour manque de nouvelles, et alors l'abandon peut être fait :

Abandon ayant lieu en cas de perte totale et manque de nouvelle

Après *six mois*, pour les voyages dans les mers d'Europe jusqu'aux côtes nord de l'Afrique;

Après *douze mois*, pour les voyages des Etats-Unis de l'Amérique du Nord, du golfe du Mexique et des Antilles;

Après *dix-huit mois* pour les voyages à la côte Occidentale de l'Afrique, et à la côte Orientale de l'Amérique;

Après *vingt-quatre mois*, pour les voyages dans les mers des Indes jusqu'au détroit de la Sonde;

Après *trente mois*, pour les voyages au-delà du détroit de la Sonde, et pour ceux de l'Océanie, de l'Océan-Pacifique, et ce n'est que deux mois après chaque période sus-mentionnée, que l'assuré peut faire sa réclamation aux assureurs.

Assurances sur frêt et sur profits espérés.

Les assurances SUR LE FRÊT ET LES BÉNÉFICES PRÉSUMÉS sont permises à Hambourg; celles sur le *frêt* portent sur le frêt *brut*; quant à celles pour *bénéfices présumés*, si le bénéfice n'a pas été stipulé dans la police, on l'évalue à dix pour cent de la valeur de l'article assuré; et quand les articles assurés ne peuvent pas arriver au lieu de leur destination pour cause d'innavigabilité du navire, le montant des bénéfices espérés est payé comme une perte totale; enfin dans le cas où les objets assurés sur lesquels reposent les bénéfices présumés viennent à s'avarier, les assureurs remboursent seulement les avaries particulières.

Entrée dans un port ennemi.

Quand un navire est assuré *franc d'hostilités*, et qu'il est obligé d'entrer dans un port ennemi, le risque pour l'assureur cesse dès qu'il a laissé tomber l'ancre; le risque est encore à la charge des assureurs, si le navire peut continuer son voyage jusquà destination; mais alors la prime est de moitié plus forte que celle consentie antérieurement dans la police

Les pertes sont pay'es immédiatement et sans réserve, au porteur de la police, après justification. Paiement des pertes.

S'il y a eu plusieurs polices faites pour un même objet, les plus vieilles en date sont les seules valables, et successivement jusqu'à ce que la valeur des objets que l'on veut faire assurer soit couverte; et dans le cas de réduction sur la somme de l'assurance, si elle était plus forte que la valeur des objets assurés, les assureurs restituent la prime proportionnellement; sous une ristourne de demi pour cent, lorque la prime est de un pour cent et au-dessus, et seulement une ristourne de un quart pour cent, lorsque la prime est au-dessous de un pour cent. Ristournes.

Il en est de même si les objets assurés n'étaient pas chargés, ou si le navire ne partait pas pour le voyage assuré.

Il est n cessaire de spécifier dans la police comment a été transmis l'ordre de l'assurance, quand cet ordre ne vient pas de l'endroit d'où doit partir le navire, sur lequel on offre les risques; sans cela le contrat est nul. Avis important relatif aux ordres d'assurances sur risques étrangers.

L'assuré paie le papier timbré au prix d'un shilling pour cent marcs banco, ce qui fait à peu près demi pour cent, et ce droit est rédui à un demi-shilling pour cent, quand la prime est au-dessous de un pour cent, et la somme as urée au-dessus de 20,000 marcs. Le courtage, qui est d'un huitième pour cent, est aussi à sa charge. Dépenses à charge de l'assuré.

CONTRATS DE GROSSE.

Le capitaine ne doit hypothéquer son navire que lorsqu'il ne trouve pas d'argent sur ses traites. Il lui est aussi permis, pour obtenir de l'argent, de vendre une partie de sa cargaison, alors, il ne perd que l'intérêt de mer. Le prêteur à la grosse est exempt des avaries particulières ou générales; mais si l'objet hypothéqué arrive à sa destination endommagé par l'eau de mer, ou bien compris avec des avaries grosses à sa charge, le prêteur ne peut pas réclamer la responsabilité personnelle de l'emprunteur; ses droits sont limités à ce qui reste de ce même objet, après que les dépenses privilégiées ont été soldées, telles que les frais de sauvetage, gages, etc. Si le capitaine ou le propriétaire du navire ont payé les créanciers privilégiés, ils se trouvent alors en leur lieu et place et doivent être payés avant le prêteur.

HAVRE.

POLICE D'ASSURANCE.

Nous, soussignés, reconnaissons avoir pris à nos périls et risques, de vous, M..... les sommes que chacun de nous aura souscrites aux clauses et conditions suivantes:

Risques garantis par les assureurs.

Art. 1er. Sont à nos risques toutes pertes et dommages provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit,

âches forcées, changemens forcés de route, de voyage et de sseau, jet, feu, pillage, tous arrêts ou captures de pirates, ratterie de patron, et généralement tous autres accidens et tune de mer.

Art. 2. Ne sont pas à notre charge : 1° les risques de guerre, pture, hostilités, représailles, arrêts de princes et molestans quelconques de la part de tous gouvernemens reconnus ou n reconnus du gouvernement français ; 2° les déchets, dimiations, pertes ou altérations de toute nature qui arriveront r vice propre de la chose ; 3° les captures, confiscations et rénemens quelconques, provenant de contrebande ou de comerce clandestin, de la baratterie de patron, seulement à l'éard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs yans droit, lorsqu'elle sera accompagnée de dol ou de fraude, t que le capitaine sera de leur choix. R sques non garantis par les assureurs.

Art. 3. Les avaries particulières sur marchandises ne provenant que de frais et toutes avaries grosses, seront remboursées, pour les voyages de long cours, sous la retenue d'un pour cent, et de deux pour cent pour les voyages au petit et au grand cabotage sur les valeurs assurées. Frais rembour sés par les assureurs.

Art. 4. Dans le cas d'avaries particulières sur les navires, ous ne paierons que l'excédant de trois pour cent de la valeur ssurée. Réglement des avaries particulières sur corps.

Art. 5. Les avaries grosses et les avaries particulières seront oujours réglées séparément ; et en ce qui concerne les corps de navires, les règlemens d'avaries se feront séparément par chaque voyage d'aller ou de retour ; toute escale étant réputée voyage lorsqu'elle aura été faite pour laisser ou prendre la totalité, ou majeure partie du chargement. Avaries grosses et particulières non cumulées.

Art. 6. Dans les règlemens d'avaries grosses ou particulières sur corps, ne seront admis que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés, par fortune de mer, pendant la durée de nos risques ; et tous les remplacemens, fournitures et maind'œuvre à notre charge, supporteront un tiers de rabais sur le coût justifié au lieu où auront été faites les réparations, pour compenser la différence du neuf à l'usé ; cette réduction ne sera que d'un cinquième pour les corps de navires dont la valeur Règlement des avaries grosses ou particulières sur corps.

agréée ressortirait à 250 francs du tonneau de jauge; dans tous les cas elle ne sera que de quinze pour cent sur les ancres et chaînes-cables en fer. Les vivres et gages des équipages vis-à-vis les assurés sur corps pendant les réparations du navire, et tous frais quelconques de quarantaine ne sont pas à notre charge. En cas de réglement d'avaries grosses, si l'objet assuré est estimé au-delà de la valeur fixée par la Police, l'excédant sera considéré comme un découvert, et l'assuré supportera sa part proportionnelle de la contribution.

Primes des emprunts à la grosse.

Les primes des emprunts à la grosse, faits pour couvrir les frais de réparations et autres dépenses faites en cours de voyage, ne seront à notre charge que jusqu'au lieu du reste fixé par la Police; et seront supportées par les assureurs et par les assurés dans la proportion incombant à chacun d'eux pour leur part dans les dépenses.

Franchises d'avaries particulières sur marchandises.

Art. 7. Dans le cas d'avaries particulières sur les marchandises, nous ne paierons que l'excédant de.....

3 P. CENT SUR LES	5 P. CENT SUR LES	
Café en fûts.	Cacao en futailles.	Quinquina.
Cire.	Café en sacs ou balles.	Riz en fûts.
Coton—Cornes.	Cordages.	Rocou dito.
Epices en futs.	Curcuma.	Sucres en fûts ou caisses.
Farine en barils.	Colle en fûts.	Tabac en futailles.
Indigo.	Epices en sacs.	
Savon.	Gomme en futs ou caisses.	
Soieries.	Laines lavees.	
Suif.	Legumes secs en fûts.	
Tissus de toute espèce.	Passementeries.	
Verdet.	Quercitron.	

10 P. CENT SUR LES		
Alizari.—Alun.	Couperose.	Noix de Galle.
Amandes en futailles.	Crins et poils.	Papiers en caisses.
Anis — Bouchons.	Cuirs et peaux.	Pelleteries — Thé.
Bleu d'azur.	Drogueries séchées.	Poivre en vrac.
Biscuits en fûts.	Ecorce de chêne.	Poissons secs ou salés.
Cacao en sacs ou barriq.	Farine en sacs.	Potasse et perlasse.
Cafés en vrac.	Fleur de soufre.	Salsepareille.
Cendres de vareck ou de tabac.	Garânce en fûts.	Sucre en sacs ou barriq.
Chanvres et lin.	Gomme en sacs.	Soufre brut—Sumac.
Colle de poisson.	Grains en sacs.	Tabac en sacs ou barriq.
	Liquides en fûts.	Teintures non desséchées.

1 P. CENT SUR LES	
Bimbeloterie. Cacao en vrac. Chardons. Gomme en vrac. Grains et grenailles en vrac. Gravures Houblon en balles. Légumes secs.	Livres. Modes. Paniers. Papier en balles. Salpêtre. Sel de soude. Soies de porc. Sucre en pain, en vrac et en boucauts.

Les marchandises non comprises au tableau ci-dessus subiront les retenues convenues pour celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport quant à leur susceptibilité d'avarie.

Avaries part lières non ga ties par les a reurs, sauf le d'échouemen

ART. 8. Sont francs d'avaries corporelles et ne peuvent donner lieu à abandon, s'il n'y a échouement ou abordage, les glaces, faïences, porcelaines, liquides en bouteilles, verreries, sel, fruits verts et secs, légumes verts, fromages, parfumeries, plumes et toutes les marchandises fragiles ou sujettes à la rouille; en cas d'abordage ou d'échouement avec bris, nous paierons l'excédant de quinze pour cent de la valeur assurée. La franchise de dix pour cent pour les liquides est indépendante du coulage ordinaire, fixé dès à présent à deux pour cent pour les voyages de petit cabotage, à quatre pour cent pour le grand cabotage, à dix pour cent pour les voyages au long cours en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et quinze pour cent pour les voyages au-delà desdits caps.

Règlement séries.

ART. 9. Les objets assurés sont divisés en séries, conformément au tarif en vigueur ce jour; chaque série forme un capital distinct et séparé.

Délaissem pour cause perte ou

ART. 10. En aucun cas (sauf celui prévu par l'article 394 du code de commerce), le délaissement des facultés ne pourra nous être fait qu'autant qu'il y aura perte ou détérioration au moins des trois quarts (frais non compris) Après un sinistre quelconque, et si les réparations peuvent être faites, l'assuré sera tenu de régler en avarie pour le corps du navire, à moins que la valeur totale des travaux à faire, ne s'élève, d'après les rapports

et estimation des experts, à plus des trois quarts de la valeur agréée.

Obligations des assurés.

ART. 11. Soit que vous nous ayez fait abandon ou non, vous demeurez tenu de veiller à la salvation et conservation des effets assurés, en les faisant bonifier ou vendre si besoin est ; et dans ce cas, de distribuer les fonds qui proviendront de la vente; vous donnant tout pouvoir à cet égard, à moins que nous ne vous fassions connaître par acte formel nos intentions contraires; promettant reconnaître tous les frais qui se feront à ces causes, et tenant pour suffisante votre affirmation, pour les comptes qui seront produits.

Limite des sommes qu'on peut réclamer aux assureurs.

ART. 12. Les réparations et autres frais pendant le cours des risques assurés ne seront réglés qu'à la fin de ces risques, chacun de nous assureurs ne pouvant être tenu à rien payer au-delà des sommes par lui souscrites, et l'assuré ne pouvant en aucun cas cumuler l'action d'avarie et de délaissement.

Assurances sur navires destinés pour la pêche.

ART. 13. En cas d'assurances sur navires destinés pour la pêche, nous sommes exempts d'avaries et pertes éprouvées pendant qu'ils pêcheront, sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, câbles ou chaînes et dépendances. De même dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des ancres, chaînes ou câbles et dépendances n'est pas à notre charge.

Assurances sur navires indéterminés.

ART. 14. En cas d'assurances sur navires non désignés, l'assuré s'oblige à faire connaître le nom du navire au plus tard dans huit mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; dans quatre mois pour les autres voyages de long cours et de grand cabotage, et dans deux mois pour ceux au petit cabotage; le tout à compter de la date de la présente, à défaut de quoi le risque sera résilié.

Assurance faite au mois ou à l'année.

ART. 15. Si l'assurance est faite au mois ou à l'année, nous entendons être exempts des risques des mers du Nord au-delà de Dunkerque, et de ceux de la Mer-Noire, depuis le 1er octobre jusqu'au 1er avril.

Art. 16. Dans le cas d'assurances en prime liée sur les navires destinés pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé aux capitaines, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, six mois de séjour à compter du jour où ils auront abordé au premier port de la colonie dans laquelle ils auront commencé leurs opérations, et quatre mois seulement pour les autres voyages. Après ce temps, chaque mois de séjour donnera lieu à une augmentation de prime de deux tiers pour cent jusqu'au neuvième mois de séjour, après lequel temps les assureurs seront déchargés de tous risques. Dans ce cas nous tiendrons compte à l'assuré du tiers de la prime liée convenue dans la police (tant sur corps que sur facultés), et l'assuré nous tiendra compte de son côté des augmentations acquises comme il vient d'être dit, en raison de la prolongation de séjour.

Assurances à prime liée po[ur] les voyages au d[elà] des caps Ho[rn] et de Bonne E[s]pérance.

Art. 17. Le droit de ristourne ou résiliation pour les assurances en prime simple, est fixé à un quart pour cent sur navires désignés, et à demi pour cent sur ceux non désignés; il est accordé pour faire une demande en ristourne appuyée de pièces justificatives, *deux mois* pour les chargemens faits en France ou ceux y arrivant; *trois mois* pour ceux d'Europe, Méditerranée; *six mois* pour l'Atlantique, et *un an* pour les ports au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; après ces délais, le droit de ristourne sera doublé, ainsi que les primes des échelles non indiquées par les assurés qui en auraient eu connaissance.

Droit de risto[ur]ne.

Art. 18. A défaut de nouvelles de navire, le délaissement pourra être fait après huit mois pour les voyages de petit et grand cabotage, après un an pour les voyages en deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, et après dix-huit mois pour ceux au-delà desdits caps, à compter du jour du départ ou de celui auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues; dérogeant à cet effet à l'art. 375 du code de Commerce, mais l'assuré restant tenu de se conformer aux dispositions de l'art. 373 du même code, sur les délais à observer pour le délaissement.

Délaissement pour défaut d[e] nouvelles.

Art. 19. Si les navires vont faire quarantaine ailleurs que dans les lieux d'arrivée, il nous sera payé une augmentation de

Risques de q[ua]rantaine.

prime à dire d'experts. Nous fixons d'accord, dès-à-présent, cette augmentation pour la quarantaine au Hoc, à un et demi pour cent, et à un pour cent pour celle que les navires seront dans le cas d'aller faire dans un des ports de la Manche, sur la rade du Hâvre ou en pleine mer.

Évaluation du navire et de la cargaison.

ART. 20. Dans le cas d'estimation agréée, vous êtes dispensés, lors des réclamations, de représenter d'autres pièces justificatives de la valeur, que la police.

Durée des risques.

ART. 21. Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou à défaut, du moment où il a fait voile, et cessent vingt jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces vingt jours.

ART. 22. Les risques sur facultés commencent au moment de leur embarquement, et finissent après leur mise à terre au lieu de destination. En cas d'assurances en prime liée, ils continuent sur les objets substitués aux premiers, jusqu'à concurrence de la somme assurée. Les risques de transport par barques, bateaux, chaloupes, canots ou autres alléges, pour le transport immédiat de bord à terre et de terre à bord, sont dans tous les cas à la charge de nous, assureurs.

Paiement des gages dus à l'équipage

ART. 23. En cas de perte du navire, l'armateur restera passible des gages dus à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre aura lieu, quand même le risque aurait été souscrit en prime liée.

Paiement des primes.

ART. 24. La prime dont le taux est fixé ci-après, sera payable en nos mandats tirés par nous, assureurs, à notre ordre sur vous, sieurs assurés. Ces mandats ne pourront être négociés qu'après leur échéance. En cas de non paiement desdits mandats, tous les frais, même ceux d'amende, seront à la charge de la partie en défaut.

Les sommes que nous pourrons vous devoir à raison de la présente assurance, vous seront remboursées en nos billets à votre ordre, à trois mois du jour de la demande appuyée des pièces

tificatives; ce délai partira pour tous les assureurs, du jour les pièces auront été remises chez le plus fort souscripteur.

L'assureur pourra, avant de délivrer son billet de perte, en déduire le montant de ses mandats de prime sur le porteur de police, dont l'échéance ne dépassera pas celle dudit billet avec l'escompte de demi pour cent par mois.

Le mandat provenant du risque qui donnera lieu au paiement d'une perte, sera toujours considéré comme échu.

Le débiteur aura la faculté de se libérer par anticipation; l'intérêt sera réciproquement bonifié à raison de demi pour cent par mois.

Les ristournes et augmentations de primes reconnues après l'échéance des mandats, seront exigibles comptant.

Art. 25. Tous avis, communications et détails de chargemens qui ne changeraient rien à la nature du contrat, seront visés par le plus fort souscripteur seul et pour tous. L'assuré est dispensé de nous signifier les nouvelles qu'il aurait reçues même directement, si elles sont insérées dans le journal du Havre.

Art. 26. La présente police d'assurances devra être revêtue de la signature de l'assuré avant d'être close par le courtier; à défaut de cette formalité, l'assureur aura droit d'exiger la résiliation.

Lesquels risques nous avons pris sur bonnes ou mauvaises nouvelles, conformément à l'art. 367 du code de Commerce, de vous, M.

TARIF DES SÉRIES.

Arrêté le 15 mars 1831, par les assureurs du Havre, pour servir de base aux règlemen d'avaries, en conformité de l'art. 9 de la police ainsi conçu : « Les objets assurés sont d visés en séries, conformément au tarif en vigueur; chaque série forme un capital disti et séparé. »

Ce tarif, dûment enregistré, est déposé au greffe du tribunal de commerce.

NOMENCLATURE des Marchandises classées en séries.	COMPOSITION DES SÉRIES.	NOMENCLATURE des Marchandises classées en séries.	COMPOSITION DES SÉRIES.
Blé	100 sacs.	Papier	20 balles.
Cacao	10 boucauts. 15 tierçons. 30 quarts. 50 sacs.	Poils	Comme les cuirs.
		Poissons	10 boucauts.
		Poivre	Comme le cacao.
		Potasse et perl.	15 fûts.
Café	5 boucauts. 10 tierçons. 30 quarts. 50 sacs.	Quinquina	15 surons. 10 caisses. 15 fûts.
		Riz	100 sacs.
Chanvre	15 balles jusqu'à 200 k. 10 balles de 200 à 500. 5 balles au-dessus.	Rocou	10 barriques..
		Salaisons	20 fûts.
		Salpêtre	50 sacs ou balles.
Clous et gérofle	Comme le cacao.	Salsepareille	10 colis.
Cochenille	2 Surons ou caisses.	Savon	20 caisses.
Coton	10 balles États-Unis. 20 balles autres provenances. 40 ballots ou ballotins au-dessous de 50 k. en commune.	Soie de porc	5 colis.
		Sucres non acquit.	10 barriques. 16 tierçons. 36 quarts. 6 caisses Brésil. 20 caisses Havane. 100 balles ou sacs. 10 fûts en pain.
Crins	5 balles en cuir. 10 balles en toile.		
Cuirs	100 cuirs.		
Eau-de-vie et esp.	10 fûts jusqu'à 30 veltes. 5 fûts au-dessus.	Sucres acquittés	par moitié de la préc dente série.
Farines	50 barils ou sacs.	Suif	10 fûts.
Garances	5 fûts.	Sumac	50 balles.
Gommes	Comme le cacao.	Tabac	30 balles jusqu'à 100 k. 15 balles au-dessus de 100 k. 5 fûts.
Grains et graine	Comme le blé.		
Huiles	15 fûts jusqu'à 30 veltes. 10 fûts au-dessus.		
Indigo	5 surons. 2 caisses.	Thés	100 boîtes. 20 demi-caisses. 10 caisses.
Laines	5 balles.	Tissus	Par colis d'une vale de 2,000 f. au moin
Lin	10 balles.		
Noix de galles	20 balles.	Vins	20 fûts de toute cont

Les marchandises non dénommées seront divisées en séries d'une valeur de 3,000 fra Chaque marque forme un capital distinct.

Pour établir les séries, on suivra l'ordre des numéros ou des lettres en tenant lieu, à faut les plans d'arrimage, suivant la constatation qui en aura été faite par les capitaines perts qui auront mission à cet effet.

Lorsque les articles assurés ne seront pas susceptibles d'être numérotés ou classés par p d'arrimage, ou que les experts n'auront pas reconnu les numéros ou plan d'arrimage franchise sera exercée sur la totalité des sommes assurées.

OBSERVATIONS.

Les assurances sur frêt n'étant pas légales sont faites par des polices d'honneur. Assurance sur frêt.

Au Hâvre, comme sur les autres places de France, les assureurs consentent facilement aux règlemens d'avaries particulières par lots, et dérogent souvent à celles imprimées et données à la suite de la police.

Le courtage de un pour mille est payé par l'assuré. Courtage.

Pour le paiement des primes, l'assuré ne souscrit point de billets de prime; mais, d'après l'article 24 de la police, il est obligé de la signer, ce qui est une acceptation de sa part des mandats que l'assureur tire sur lui, et elles se paient à 3, 6, 9 et 12 mois de la date de la police selon la longueur du voyage. Paiement des primes.

La police du Havre est la mieux rédigée de toutes celles en usage en France; on doit donc toujours la prendre pour modèle.

LISBONNE.

Les assureurs garantissent tous les risques, ceux de guerre et de piraterie compris; cependant sont exceptés, la baratterie de patron et le délaissement de la marchandise assurée.

Les assureurs paient à vue et aussitôt que les

comptes leur sont présentés, savoir : *pour la perte totale*, quatre-vingt-dix-huit pour cent;

Les avaries grosses sans déduction;

Les *avaries particulières* sont composées de la différence entre le prix de la marchandise avariée et le prix de celle qui ne l'est pas;

Enfin, les *avaries générales* sont réglées par la comparaison de la valeur actuelle avec la première valeur chargée de tous les frais, selon les factures d'envoi.

Les avaries grosses et communes sont réglées séparément par arbitres.

Le port de Lisbonne offrant maintenant peu de ressources aux assurances maritimes, elles sont généralement envoyées à Londres ou en France.

LIVOURNE.

POLICE D'ASSURANCES.

La police d'assurances maritimes de Livourne est la même que celle en usage à Gênes; elle se réfère au titre X du Code de commerce pour tous les risques qu'elle garantit.

OBSERVATIONS.

Exemption d'avaries sur corps. Les assureurs sont exempts d'avaries particulières sur corps, apparaux et ce qui dépend des navires.

Le jet est réglé comme une avarie grosse ou générale. Jet à la mer.

Les assureurs sont exempts d'avaries particulières sur LE SEL, LE TABAC, LES GRAINS, ET TOUS LES AUTRES ARTICLES QUI PEUVENT S'AVARIER PAR LEUR VICE PROPRE ; et les AVARIES GÉNÉRALES ne sont remboursées que sous la déduction de cinq pour cent de franchise. Les assureurs ne sont pas responsables de LA CASSE ET DU COULAGE DES LIQUIDES, excepté en cas de naufrage ou d'échouement. LES CUIRS, LES PEAUX DE LIÈVRE, LES LAINES, LE COTON ET L'OPIUM, jouissent de dix pour cent de franchise. Les exemptions ou franchises sont toujours d duites de la somme à payer par l'assureur, quelque soit le montant de l'avarie. Exemptions d'avaries sur marchandises.

L'assurance sur le frêt étant illégale, elle est faite par une police d'honneur. Assurance sur le frêt.

A Livourne, les pertes sont payées trois mois après la déclaration qui en a été faite aux assureurs, et sous la déduction de trois pour cent d'escompte. Paiement des pertes.

En sus de la prime, l'assuré paie le droit de registre qui est de demi pour mille sur le CAPITAL assuré. Dépenses à charge de l'assuré.

LONDRES.

POLICE D'ASSURANCE DES ASSUREURS PARTICULIERS,

Sur corps et marchandises.

Au nom de Dieu, *Amen.*

Tant en... propre nom, qu'au nom et aux noms de celui ou de ceux à qui cela peut appartenir en tout ou en partie, fait assurance et fait assurer .. eux et chacun d'eux, perdu ou non perdu, à... et de... sur toutes espèces de marchandises, ainsi que sur le corps, ustensiles, apparaux, appartenances, munitions, artillerie, embarcations et autres approvisionnemens du et dans le navire appelé... dont est maître, après Dieu, pour le présent voyage... ou quiconque agirait comme capitaine ou patron, et quel que soit le nom que ledit navire ou le capitaine ou patron d'icelui peut ou pourra être nommé.

Durée des risques sur le navire et sur les marchandises.

Les risques sur lesdites marchandises commençant dès leur chargement à bord dudit navire à... sur ledit navire, etc..., et continuera, sur ledit navire, pendant son séjour audit lieu, et jusqu'à ce que ledit navire avec ses appartenances et apparaux, et les marchandises quelconques, sera arrivé à... sur ledit navire, etc., jusqu'à ce qu'il ait amarré pendant vingt-quatre heures en toute sûreté, et sur les marchandises jusqu'à leur déchargement et mise à terre sans avaries. Il est bien entendu que ledit navire, etc., peut dans ce voyage, aller, toucher et séjourner à tels ports ou lieux qu'il voudra... sans préjudice à cette assurance. Ledit navire, etc., les marchandises, etc., pour ce qu'ils concernent les assurés, par convention entre les assurés et les assureurs dans cette police, sont et seront évalués à...

Evaluation.

Risques garantis par les assureurs.

Quant aux risques et périls que nous, assureurs, consentons supporter, et que nous prenons sur nous dans ce voyage, ce sont ceux de la mer, des vaisseaux de guerre, du feu, des ennemis, pirates, corsaires, voleurs, jet, lettres de marque et de

contre-marque, surprises, saisies en mer, arrêts, retenues, séquestre et détention de tous rois, princes et peuple de quelque nation, condition ou qualité quelconque, baratterie de capitaine, de patron ou de l'équipage, et tous les autres risques, pertes et malheurs qui sont ou pourraient arriver au détriment et dommage desdites marchandises, et dudit navire, etc., ou d'une portion d'icelui ou d'iceux.

Et en cas de quelque perte ou malheur, les assurés, leurs gens ou employés, sont autorisés et doivent poursuivre, travailler et voyager pour, et concernant la défense, la sécurité et rentrée desdites marchandises et dudit navire, etc., ou de part d'iceux, sans préjudice de cette assurance. Nous, assureurs, contribuerons pour les dépenses, chacun selon notre quote-part, proportion de la somme assurée par lui dans la présente police, et nous, assureurs, sommes satisfaits, et nous promettons et nous engageons chacun pour notre part, et engageons de même nos héritiers, exécuteurs testamentaires et nos propriétés, envers les assurés, leurs exécuteurs testamentaires, administrateurs de leurs biens et agens, pour la fidèle exécution de ces conditions, nous déclarant payés par l'assuré de la somme qui nous est due, à raison de cette asssurance, et au taux de. . . . . . .

Autorisation aux assurés dans le cas de perte ou de sinistre.

Conclusion et reçu de la prime.

En foi de quoi, nous, assureurs, avons signé nos noms et les sommes assurées à Londres.

N. B. Sont francs d'avaries particulières, à moins d'échouement, *les grains*, *le poisson*, *le sel*, *les fruits*, *les farines et les semences*; sont francs d'avaries sous la franchise de cinq pour cent, *le sucre*, *le tabac*, *le chanvre*, *le lin*, *les cuirs et peaux*, *et toutes les autres marchandises*; *comme aussi le navire et le fret*, jouissent de la déduction de trois pour cent, à moins qu'il n'y ait échouement.

Memorandum.

La *compagnie d'assurances maritimes*, *dite l'Alliance*, a adopté toutes les expressions et conditions contenues dans la police ci-dessus des assureurs particuliers.

L'Alliance, compagnie d'assurances maritimes.

La compagnie d'assurances de Londres.

La *compagnie d'assurances de Londres*, dont les polices furent presque semblables à celles de la compagnie dite *Royal-Exchange*, a nouvellement adopté le *memorandum* ci-dessous plus semblable aux conditions de la police des assureurs particuliers; elle a rétabli que *le riz*, *les grains*, *la farine*, *le poisson*, *le sel*, *le salpêtre*, *les fruits et les semences* étaient francs d'avaries particulières, excepté les avariès gén rales, et ce en cas d'échouement.

Que *le sucre*, *le rhum*, *les cuirs*, *les peaux*, *le chanvre*, *le lin* et *le tabac* jouissaient de la franchise de cinq pour cent, et *que toutes les autres marchandises*, *le* NAVIRE ET LE FRÊT, jouissaient de celle de trois pour cent, exceptant toujours les avaries générales et le cas d'échouement.

La compagnie Royal-Exchange.

La police de la compagnie *Royal-Exchange* ressemble aux autres polices, avec la seule différence que ces mots *à moins que le navire n'échoue*, n'y sont point exprimés.

Selon cette police,

Sont francs d'avaries, LES GRAINS, LA FARINE, LE POISSON, LE SEL, LES FRUITS, LES SEMENCES, LES CUIRS ET LE TABAC, à moins que l'avarie ne soit générale, ou qu'il n'y ait une condition particulière agréée.

LE SUCRE, LE RHUM, LES PEAUX, LE LIN ET LE CHANVRE sont francs d'avaries, sous la déduction de cinq pour cent; LES AUTRES MARCHANDISES ET LES NAVIRES, sous celle de trois pour cent, à moins que l'avarie ne soit générale.

OBSERVATIONS.

Le contenu du memorandum annexé à la police de Londres a besoin des remarques suivantes : Observations sur le contenu du memorandum.

1° Le mot anglais *corn* comprend toutes les espèces de grains, y compris les pois et les fèves, excepté cependant LE RIZ ; et le mot SEL ne comprend pas le SALPÊTRE. Le riz non compris comme grain, ni le salpêtre comme sel.

2° D'après les lois anglaises, les assureurs ne sont pas responsables du coulage et de la casse des objets fragiles qui ne sont pas mentionnés dans le *memorandum* ; ils ne sont responsables de ces dommages que dans le cas d'échouement ; alors, on suppose qu'ils sont occasionnés par le choc qu'a reçu le navire. Coulage et casse.

3° Quand le tabac est assuré partant du pays où il est récolté, il est d'usage d'admettre cette clause « En cas d'avarie, on déduira cinq pour cent sur la « somme assurée. » On n'oublie jamais cette clause : pour le tabac de Virginie, qui, généralement, est empaqueté en feuilles, et, pour ce motif, sujet à s'échauffer. Tabac.

4° *Quant à l'échouement*, le passage suivant de l'excellent *Traité des lois sur les assurances*, par M. Marshall, a beaucoup d'importance. Échouement et incertitude de sa définition.

« Il y a eu divers cas dans lesquels la principale question a été de bien déterminer l'interprétation du mot *échouement* du memorandum.

« 1° Un navire toucha sur des pieux en bois, à quatre pieds au-dessous de l'eau et placés à quatre

brasses du rivage, dans la rivière Wisbeach afin de contenir ses bords, et il resta sur ces piles jusqu'à ce qu'elles fussent coupées. Lord Kenyon dit aux jurés que c'était un cas d'échouement dans l'esprit du memorandum, et que les assurés pouvaient réclamer le montant de la perte partielle sur les grains chargés à bord de ce navire.

»2° Un navire allant à Londres, remontait la Tamise, pour se rendre au bassin qui était plein de navires; un brick tomba sur son avant et un autre sur son arrière, et, en conséquence, il fut jeté à la côte. Il y resta une heure, et plusieurs autres navires l'abordèrent dans cette situation. Pour prouver que c'était *un échouement*, l'assuré dit que, quoique l'on ne pouvait pas appeler échouement toutes les fois qu'un navire *touchait* la terre, cependant on devait considérer comme tel toutes les fois qu'un navire, en touchant la terre, *y restait* un temps considérable, que cela provînt de la violence du vent, ou d'un accident comme dans ce cas; car un échouement ne dépendait ni de la nature du fond sur lequel le navire avait touché, ni du temps qu'il était resté échoué.

« De l'autre côté, l'assureur dit que le *memorandum* devait être d'un bien faible usage, et la situation des assureurs bien précaire, si ceci devait être considéré comme *échouement*; qu'au contraire, on entendait par échouement dans le *memorandum*, quand un navire était jeté à la côte par la violence du vent ou des vagues, ou qu'il faisait côte pour éviter des dangers plus grands.

« Lord Kenyon dit aux jurés que, malgré son peu d'expérience en affaires maritimes, il croyait pouvoir assurer que ce n'était pas un échouement, et le jury fut de son opinion. »

D'après cette décision comparée à d'autres semblables, voici, je pense, ce qui constitue l'échouement. Il ne faut pas seulement qu'un navire touche ou gratte le fond, ou qu'il se jette sur une roche, sans y être fixé pendant quelque temps; mais bien qu'il touche et reste stationnaire assez longtemps, soit sur des pieux, soit sur les vases d'une rivière, ou soit sur des roches ou sur les côtes de la mer. S'il prouve aussi qu'il y a, *par ce fait*, empêchement de poursuivre son voyage, il y a échouement, quel que soit le montant ou la quantité des avaries.

Un navire descendant une rivière avec une brise modérée, fut soudainement pris par une saute de vent, qui le jeta sur le bord, où il resta échoué deux heures, jusqu'à ce que la marée le mît à flot, et il continua ensuite son voyage. On considéra ce cas comme un échouement. Un navire fut jeté par le courant sur une roche, où il resta fixé de quinze à vingt minutes; *lord Ellenborough* dit aux jurés que cela était suffisant pour constituer un échouement. Mais un navire sortant d'un port toucha sur une roche, à la distance d'une encâblure et demie du rivage, il tomba sur le côté et y resta une minute et demie; *lord Ellenborough* déclara qu'il n'y avait pas eu échouement, quoique les fonds de ce navire fussent endommagés, et qu'il fît beaucoup d'eau

à cause de cet accident. Le jury fut de la même opinion.

La question dans les cas suivans provient plutôt de *la cause* de l'échouement que de la longueur de l'interruption du voyage nécessaire pour le déterminer. Un navire avec une cargaison de graine de lin fut assuré d'*Amérique à Liverpool*. Arrivé vis-à-vis le bassin avec un pilote du pays à bord, le capitaine, obligé d'aller à terre, prévint le pilote de ne pas laisser son navire à sec, parce qu'il était très fin et qu'il n'y resterait pas sans danger. Le pilote, cependant, en dirigeant le navire pour entrer dans le bassin, l'échoua sur un banc dans la rivière. Lorsqu'il flotta, il le conduisit et l'amarra au quai du bassin, afin qu'il restât à sec à marée basse et le laissa aux soins du maître. La marée l'ayant laissé à sec, il chavira et se cassa, et quoiqu'il se redressât quand revint le flot, il eut alors dix pieds d'eau dans la cale, et avaria sa cargaison de graine de lin. La cour jugea que c'était un échouement; et comme l'assureur réclamait contre l'assuré, parce que l'avarie avait été occasionnée par l'acte de son serviteur, elle décida que le capitaine était forcé de prendre un pilote; mais ne pouvait pas répondre de ses méfaits.

Un navire allant dans le port de *Cork* avec un pilote à bord toucha deux fois à deux marées successives; mais il fut prouvé que cela arrivait à tous les navires de cette classe. S'étant ensuite amarré au quai, à la pleine mer, il resta à sec au jusant, et resta deux marées sur le côté, ce qui causa de

randes avaries au navire et à la marchandise. La our déclara que ces accidens étant arrivés dans le ours ordinaire de cette navigation, ils ne constiaaient point un échouement. (*Voyez* le Traité sur les lois d'assurances, par M. Marshall, tome 1, page 231 et suivantes.)

La loi ne fixe point de terme en Angleterre pour faire abandon aux assureurs pour manque de nouvelles d'un navire, même quand on suppose qu'il a péri en mer. Les assureurs remboursent seulement le montant de la valeur assurée, après avoir examiné toutes les circonstances avec maturité, et quand il n'y a plus d'espoir de l'arrivée du navire. Manque de nouvelles.

Marshall dit d'un navire perdu à la mer : « Chaque » cas dépend de ses propres circonstances, et il se» rait difficile de former un règlement uniforme dans » lequel il n'entrerait pas autant d'inconvénients » que d'avantages. Les personnes qui ont la connais» sance des affaires maritimes peuvent aisément » établir leur jugement sur la plupart des cas rai» sonnables qui font désespérer d'un navire. Quand » cela arrive, un assureur libéral paie la perte, et, » s'il a un doute, il exige une sûreté de l'assuré » pour répondre de la somme payée. Dans le cas de » bonne arrivée du navire, ou bien s'il n'a pas de» mandé de caution, il se fait rembourser par le tri» bunal. » (*Voyez* le Traité sur les lois d'assurances, t. II, p. 491.)

Pour répondre à cet argument, on doit observer que les assureurs des divers ports de France, d'Espagne, et ceux d'Amsterdam, d'Anvers, de Ham-

bourg, de Boston, etc., ont fixé dans leurs polices un terme pour les divers voyages, après lequel expiré, l'assuré peut faire abandon. Ils ont dû certainement y trouver leur avantage, car sans cela quelques-uns auraient abandonné cette méthode. Bien plus, les assureurs de Boston qui, jusqu'en 1825, n'avaient rien de fixé à ce sujet dans leurs polices, ont depuis lors clairement spécifié dans le contrat les termes après lesquels on peut faire l'abandon pour manque de nouvelles ; car, malgré le compliment que fait Marshall aux assureurs de Londres, qui ont, dit-il, souvent été victimes de leur libéralité, *un terme fixé* dans le contrat serait d'autant plus avantageux aux deux parties, qu'il éviterait des contestations toujours désagréables.

Naufrage, échouement avec bris, etc.

Les cas de naufrage, d'échouement avec bris, etc., font partie des règlements d'avaries, puisque l'on ne peut faire abandon que lorsque l'objet garanti est entièrement perdu, ou entièrement détruit ; mais les assurés sont indemnisés par le remboursement d'avaries partielles qui sont réglées de la manière suivante :

Règlement d'avaries particulières

Si sur vingt-cinq caisses de sucre assurées, une, plusieurs, ou la majeure partie, avaient été complétement vidées par l'eau de la mer, ou par un accident quelconque, et que les autres fussent seulement avariées, les assureurs de Londres paieraient en entier la valeur des caisses vides, et l'avarie du reste des vingt-cinq caisses serait réglée séparément.

Il en est de même pour tous les accidens extraordinaires auxquels le navire est sujet, tels que les

dommages provenant d'abordage fortuit, la perte de canots emportés par la mer, le pillage ou les pertes provenant de saisies, etc.

On considère comme *avaries grosses* le jet à la mer des objets de la cargaison ou du navire, pour sauver le reste; le dommage fait au chargement ou au navire pour effectuer le jet; les ancres et les câbles perdus en abandonnant un mouillage dangereux; les mâts et apparaux coupés pour éviter un danger plus grand; les cordages, voiles et autres objets pour étancher une voie d'eau; les dépenses pour placer de nouveaux mâts, et toutes les choses nécessaires pour le salut commun. On considère encore comme avaries grosses la perte sur une partie quelconque de la cargaison vendue pour continuer le voyage; le pilotage et toutes les dépenses extraordinaires pour mettre le navire dans un port pour le salut commun; les dépenses de déchargement, soit pour réparer le navire, soit pour le mettre à flot en cas d'échouement; celles pour obtenir le relâchement d'un navire injustement détenu; les gages d'ouvriers employés aux pompes pour étancher un navire qui a éprouvé une voie d'eau; toutes les sommes promises aux navires, embarcations, pilotes, etc., pour avoir mis en sûreté, dans un port, le navire en détresse; enfin l'intérêt de mer donné par le contrat de grosse pour relâche forcée, ou réparations du navire, fait aussi partie des avaries grosses, ainsi que toutes les dépenses relatives à la conservation et au salut commun du navire et de la cargaison. Avaries grosses

Le chargement, le navire et *le frêt* contribuent tous

au règlement des avaries grosses, selon leur valeur spécifiée comme suit :

La *cargaison*, selon sa valeur au lieu de sa destination, déduction faite du frêt, des droits et des dépenses de déchargement, et s'il y a eu des marchandises jetées à la mer, elles sont évaluées comme si elles fussent arrivées à bon port.

Le *navire* est évalué selon ce qu'il valait avec ses mâts, ses voiles et ses apparaux avant ses avaries.

Le *frêt* contribue d'après *son montant total*, déduction faite des gages de l'équipage.

emboursement
pertes totales.

Lorsque par l'effet d'un naufrage, ou autres dangers de la mer, le navire ne peut pas continuer son voyage, et lorsque la cargaison est vendue en totalité ou partiellement dans tout autre port que celui de destination, afin d'éviter une perte plus grande ou totale, et quoique l'abandon ne soit pas formellement annoncé, le même principe sert de règle, et l'assureur paie à l'assuré la perte totale, en déduisant ce qu'a produit la marchandise sauvée. Lorsque les marchandises arrivent avariées pa
gers de la mer, au port de destination, le
est réglé en comparant le prix du marché
chandise non avariée avec le prix que l'on
de celles arrivées avariées, lesquelles sont
lement vendues publiquement.

Les documents nécessaires pour prouver
sont les suivants :

1° Un certificat signé par deux person
pétentes, et constatant que le dommage a
par l'eau de la mer ;

2° Un certificat de juges compétents attestant la
leur de la marchandise, supposée arrivée sans
arie ;

3° Le bulletin de la vente publique des marchan-
ses avariées ;

4° Le procès-verbal du capitaine.

Nota. Les personnes et juges compétents sont les
embres des tribunaux de commerce, les capitai-
s de port, les consuls et agents consulaires, les
gociants patentés de la nation de l'assureur, et
fin les négociants nationaux et juges du pays où
t faite la vente.

La comparaison des objets *avariés et non avariés*
t faite sur le poids brut des uns et des autres.

Les *dépenses extraordinaires* causées par les objets
ariés sont payées en entier par les assureurs. Dépenses extraordinaires.

Enfin lorsque l'avarie excède la franchise, les as-
reurs paient la totalité de l'avarie sans déduction
franchise. Exemption d'avarie.

règlement d'avaries s'obtient aisément à Lon-
par séries de numéros de caisses, balles, bar-
s, etc., et selon les marques et les espèces de
handises. Réglement d'avaries par séries de numéros, ou de marques.

est essentiel de ne jamais oublier, et, autant
possible, de mentionner dans la police les mar-
, les numéros, et même la description de l'en-
pe des marchandises assurées, et si l'on ajoute
aleur de la marchandise un bénéfice présumé,
oit aussi le spécifier dans la police, l'on évi-
ainsi toute espèce de contestation, ou, dans un
le perte, l'exhibition des factures; la preuve de Connaissement, et évaluation des facultés.

l'intéressé ne consistant alors qu'à présenter le con naissement.

Pertes et avaries sur corps.

Les assureurs garantissent tous les dommages o pertes provenant des dangers de la mer, soit qu l'avarie ait été occasionnée par l'échouement, ou pa

Vieux navires.

toute autre cause; mais quand elle provient d mauvais état et du dépérissement naturel du navire les assureurs ne répondent pas de la perte.

Navires forçant de voiles.

Les avaries qu'a faites un navire en forçant d voiles pour éviter un danger imminent, sont remboursées et réglées comme des avaries particulières

Règlement des avaries particulières.

Les avaries particulières qu'un navire éprouve diverses fois pendant le cours de son voyage son réglées séparément; et les assureurs ne paient qu celles qui atteignent la franchise de trois pour cent

Abordage fortuit.

Les assureurs garantissent le dommage causé pa l'abordage fortuit et inévitable d'un autre navire excepté dans le cas de négligence du capitaine o de l'équipage du navire assuré.

Gages de l'équipage.

Les assureurs n'ont point à leur charge les gage et vivres des équipages pendant le séjour du navir dans le port où il répare ses avaries.

Dépenses de peinture.

Les assureurs paient les dépenses de peintur lorsqu'il est prouvé que le navire était nouvellemen peint.

Réparations du navire.

Les propriétaires supportent un tiers des dépen ses de la réparation du navire, etc., et du rempla cement des articles perdus, lorsque le navire, se apparaux et dépendances ne sont pas neufs. Les an cres seules ne supportent pas la réduction du tie de la valeur.

Dans le cas de prise faite par navire anglais, les assureurs ne sont pas tenus de la rembourser lorsque l'assurance a été consentie à un sujet appartenant à la nation avec laquelle l'Angleterre est en guerre. Les lois anglaises n'admettent pas cette assurance ; cependant elle est journellement consentie à Londres par des polices d'honneur. Risque de guerre.

Dans le cas d'annulation d'une police, en totalité ou en partie, l'habitude est de payer un cinquième de la prime. Il faut faire attention, à l'égard des ristournes, *que la priorité des dates des polices n'est point en usage à Londres, c'est-à-dire, que si une double assurance était faite à Londres, ou dans tout autre endroit, ou pour une plus forte somme que la valeur des articles chargés,* quelle que soit l'issue du voyage assuré, *les assureurs entendent figurer dans la police pour une partie proportionnelle à la quantité qu'ils avaient primitivement signée, et par conséquent ils établissent la ristourne sur toutes les polices.* Les assureurs peuvent facilement régler ce cas par la priorité des dates ; mais, pour cela, il faut le spécifier par une clause particulière, et antérieurement, dans le contrat. Ristourne.

Il a été décidé que les réassurances, même pour le compte d'étrangers, n'étaient point légales ; en conséquence, elles ne peuvent être consenties que par une police d'honneur. Réassurances.

Les lois anglaises admettent l'assurance sur le frêt et sur les bénéfices espérés. Assurance sur le frêt et sur les bénéfices espérés.

Le droit de courtage est supporté par l'assuré de la manière suivante : Frais à la charge de l'assuré.

Lorsque la prime ne dépasse pas trois quarts pour

cent, le droit de courtage est de *un seizième* pour cent.

Lorsque la prime ne dépasse pas un et demi pour cent, le droit de courtage est de *un huitième* pour cent.

Lorsque la prime dépasse un et demi pour cent, le droit de courtage est de *un quart* pour cent.

Lorsque la navigation annuelle ne dépasse pas trois mois, le droit de courtage est seulement de *un huitième* pour cent.

Lorsque cette même navigation ne dépasse pas une année, le droit de courtage est de *un quart* pour cent.

Sommes que l'on peut faire assurer à Londres.

On peut faire assurer à Londres, sur un bon navire, telle somme que l'on désire.

—

Les coutumes pour les assurances maritimes sont les mêmes à Liverpool, à Glascow, à Dublin, et dans les autres villes des royaumes unis, que celles pratiquées à Londres.

—

LUBECK.

POLICE D'ASSURANCE ET OBSERVATIONS.

Les polices et conditions en usage à Lubeck, pour les assurances maritimes, sont les mêmes que celles de Hambourg. (*Voyez la police et les observations relatives à Hambourg.*)

MADRAS.

POLICE D'ASSURANCE ET OBSERVATIONS.

Les compagnies établies à Madras étant les mêmes que celles de Calcutta, et les polices et conditions étant par conséquent semblables, *voyez la police et les observations relatives à Calcutta.*

—

MARSEILLE.

POLICE DE LA RÉUNION DES NÉGOCIANTS ASSUREURS DE MARSEILLE.

Art. 1er. — Les assureurs prennent à leurs risques toutes pertes et dommages qui arriveront aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changement forcé de route, de voyage ou de vaisseau; par jet, feu, prise, pillage, piraterie, arrêt par ordre de puissance, connu sous le nom d'*arrêt de prince*, guerre, hostilités, représailles, et généralement par toutes autres fortunes de mer; enfin, et par convention expresse, par les prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de *baratterie de patron*. **Risques à charge des assureurs.**

Art. 2. — Les assureurs sont exempts de toutes pertes et dommages provenant du vice propre de la chose assurée, de capture, confiscations et tous autres dommages provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin. **Risques non garantis par assureurs.**

Cas de guerre, hostilités, etc.

Art. 3. — En cas de survenance de guerre, hostilités ou représailles pendant le cours du voyage assuré, il est dû aux assureurs une augmentation de prime qui sera réglée par amis communs et conformément à l'article 343 du code de commerce. (*)

Durée des risques sur marchandises.

Art. 4. — Les risques sur marchandises ou espèces, courent du moment de leur embarquement, et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de la destination. Les risques d'alléges et de gabarres, tant à l'embarquement qu'au débarquement, sont à la charge des assureurs. Il est permis au capitaine d'alléger, transborder et recharger dans les fleuves et rivières, de même que pour l'entrée et la sortie des lazarets.

Assurance à prime liée.

Art. 5. — En cas d'assurance à prime liée ou avec faculté de faire plusieurs échelles, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers et provenant de leur vente, échange ou remplacement, jusqu'à concurrence de la somme assurée, et sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque lors du sinistre ou avarie.

Durée des risques sur corps.

Art. 6. — Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, ou à défaut, du moment où il a fait voile, et cessent trente jours après qu'il a été ancré ou amarré en libre pratique au dernier lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage, avant l'expiration de ces trente jours.

Escales permises au capitaine.

Art. 7. — Soit que l'assurance porte sur corps, soit qu'elle porte sur facultés, il est permis au capitaine de dérouter, rétrograder et faire échelle partout où besoin sera, pour accomplir l'objet du voyage assuré.

* Les assureurs faisant partie de la réunion ne s'interdisent pas de déroger à cet article, mais cette dérogation devra être l'objet d'une clause spéciale et donnera lieu à un surcroît de prime qui sera toujours distinct et séparé de la prime ordinaire. La procuration donnée au gérant par les membres de la réunion, ne porte pas pouvoir de signer le RISQUE DE GUERRE sans augmentation de prime à régler par amis communs : les polices portant cette stipulation devront être signées personnellement par chaque assureur.

Art. 8. — Si l'assurance est faite *in quo vis*, soit sans désignation de navire, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire au plus tard dans six mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; dans trois mois pour les autres voyages de long cours et pour ceux de grand cabotage, et dans deux mois pour les voyages de petit cabotage; le tout à partir de la date de la police. A l'expiration de ces délais, les assureurs auront le droit de signifier à l'assuré qu'ils résilient le risque. La police sera nulle dix jours après la date de la signification et il sera dû à l'assureur, en indemnité, un cinquième de la prime pour droit de ristourne. Assurance sur navires indéterminés.

Art. 9. — Dans les assurances sur argent pris à la grosse et sur les risques à terme, soit à tems limité, les assureurs seront francs de toutes avaries. Argent à la grosse.

Lorsque, par clause spéciale, les assureurs répondent des avaries sur les risques à terme, soit à tems limité, chaque voyage est l'objet d'un réglement séparé; la fin de chaque voyage est déterminée ainsi qu'il est dit à l'article 6, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement après. Risques à terme et à temps limité.

Art. 10. — Hors le cas de survenance de guerre pendant le voyage assuré, les délais établis par l'article 375 du code de commerce, pour le délaissement à défaut de nouvelles, sont réduits comme il suit : à 6 mois, pour le petit et le grand cabotage, excepté pour les voyages de mers Noire et Baltique, pour lesquels le délai est de neuf mois; un an pour les voyages de long cours; et pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dix-huit mois pour l'aller, et quinze mois pour le retour. Délaissement pour défaut nouvelles.

Art. 11. — Dans le cas d'avaries grosses ou communes, les assureurs ne paient que l'excédant de un pour cent sur les monnaies ou matières d'or ou d'argent, et de trois pour cent sur tous autres objets. Avaries gross

Les avaries grosses ou communes ne peuvent jamais être cumulées avec les avaries particulières, non plus que celles d'aller avec celles de retour; elles seront réglées séparément et les retenues seront faites sur chaque espèce d'avarie. Avaries grosses et particulières non cumulées

Art. 12. — Les assureurs ne paient que l'excédant de trois pour cent sur les avaries particulières au corps du navire. Avaries particulières au corps navire.

Assurance sur navires destinés pour la pêche.

Dans les risques de pêche, dans quelque lieu que ce soit, les assureurs sont exempts de pertes et dommages sur les ancres câbles, embarcations et ustensiles de pêche pendant la pêche e le mouillage.

Franchises d'avaries particulières sur les liquides, etc.

Art. 13. — Sont francs d'avaries particulières : les fruits verts et secs, fromages, sel, salaisons, viandes sèches dites *tasajo*, natron, plumes, tourteaux, liquides en bouteilles, glaces verreries, porcelaines et autres objets fragiles ou sujets à la rouille, ainsi que les sparteries, pailles et foin chargés sur le tillac. Les assureurs ne sont pas garans du coulage sur les liquides y compris les mélasses, non plus que de la mort des animaux; néanmoins les avaries sur ces articles seront payées par les assureurs sous une retenue de vingt pour cent dans le cas prévu par l'article 14 ci-dessous.

Détail des quotités de franchises d'avaries particulières.

En cas d'avaries particulières sur d'autres marchandises, les assureurs ne paient que l'excédant de :

TROIS POUR CENT SUR		CINQ POUR CENT SUR	
Bois de teinture et autres.	Passementeries.	Cannelle.	Gingembre en futailles.
Beurre.	Quinquina.	Cassia-Lignea.	Gommes en futailles ou caisses.
Brai et Goudron.	Savons.	Cochenille en sacs.	Indigos.
Café en futailles.	Soies et Soieries.	Cacaos en futailles et balles.	Laines lavées.
Cire.	Soufre.	Cafés en sacs ou balles.	Noix de galle en fût.
Cochenille en caisses. barils ou surons	Suif.	Colle en futailles ou caisses.	Piment en sacs.
Cordages goudronnés.	Thé.	Cordages non goudronnés.	Peaux et Cuirs tannés ou corroyés.
Cotons.	Verdet en futailles.	Cornes.	Quercitron.
Draps et autres étoffes de laine.	Vif-argent.	Curcuma.	Riz en futailles.
Epices de toute espèce en futailles.	Tissus et marchandises sèches non désignées.	Epices de toute espèce en sacs ou balles.	Rocou.
Métaux.		Farine en barils.	Sucres en futailles ou en caisses.
Merceries.		Garance en futailles.	Tabacs en futailles.
Orfèvreries et Bijouteries fines.			

DIX POUR CENT SUR			QUINZE P. 100 SUR
Alizaris.	Gommes en sacs ou en vrac.	Verdet en sacs ou balles.	Amandes en futailles.
Amidons.	Gingembre en sacs.	Viandes salées.	Cacaos en vrac.
Alun.	Laines en suint.		Carnasse.
Bijouterie fausse.	Noix de Galle en sacs.		Cendres gravelées.
Blés.	Papiers en caisses.		Chardons.
Bois de réglisse.	Pelleteries.		Gravures.
Biscuits en futailles.	Potasse.		Grains et Graines.
Café en vrac.	Perlasse.		Légumes.
Chanvre et Lin.	Riz en sacs.		Livres.
Charbon de terre.	Soude.		Poissons secs ou salés.
Crins et poils.	Sucre en sacs ou balles.		Paille et Foin sous tillac.
Cuirs et peaux en poil.	Salpêtre.		Papiers en balles.
Cendres de vareck ou de Tabac.	Sel de soude.		Rapures de cornes.
Drogueries non désignées.	Teintures.		Sumac.
Ecorce de chêne.	Toiles à voiles et d'emballage.		Sparteries sous tillac.
Fleur de soufre.	Toiles bleues dites Guinées.		Tabacs en sacs ou balles.
Farine en sacs.			

En cas d'avaries particulières sur des objets non désignés dans le présent article, les quotités de franchises sont déterminées par analogie avec les articles qui y sont désignés.

Art. 14. – Lorsque dans les cas qui donnent lieu au délaissement, l'assuré profitant des dispositions de l'article 409 du code de commerce, exercera l'action d'avaries, l'assureur jouira des franchises ou retenues partielles stipulées dans l'art. ci-dessus.

Art. 15.—Si les marchandises sont assurées par séries, les séries ne seront jamais réglées autrement que par ordre de numéros ou de lettres, et il ne sera admis aucune série d'une valeur moindre de deux mille francs. Toute fraction de série sera jointe à la série précédente et en augmentera la valeur. Néanmoins, toute assurance est faite divisément pour chaque espèce et qualité de marchandises, et pour chaque pour compte dûment justifié, chaque espèce de marchandises, chaque pour compte et chaque série formant toujours un capital distinct et séparé. Division par séries.

Art. 16.—Les sommes souscrites par chaque assureur sont la limite de ses engagemens, il ne peut jamais être tenu de payer au-delà. Limite des sommes qu'on peut reclamer aux assureurs.

Art. 17.— En cas de sinistre ou perte des objets assurés, chaque assureur payera à l'assuré ou au porteur de la présente Paiement des pertes.

police, sans pouvoir en exiger ni ordre ni procuration, sou l'escompte de trois pour cent, la somme ou les sommes par l assurées, et ce, un mois après la signification du sinistre o perte, ou après le délaissement aux formes de droit des obje assurés ; les avaries seront payées comptant après règlement.

Les paiemens seront faits au nom des assureurs par le Géra et au bureau de la réunion.

Observation générale.

Art. 18.—Tous avis, communications, détails de chargeme et réclamations quelconques doivent être adressés avec l pièces nécessaires au Gérant de la réunion, par l'entremise d quel les réponses des assureurs seront données.

Toutes significations, notifications, citations ou tous autr actes judiciaires seront faits en un seul acte pour tous les ass reurs à la personne du Gérant et au bureau de la réunion.

Paiement des primes.

Art. 19.—Les primes seront payables en billets, ou compta sous escompte. Ces billets ne seront pas négociables, ils sero au profit et non à l'ordre de la *réunion des négocians assureu*

Droit de ristourne.

Art. 20.—Toute annulation de risque et tout ristourne exc dant cinquante pour cent de la somme assurée, sera soumi un droit du cinquième de la prime sur la totalité de la somm ristournée, en faveur des assureurs. Ce droit sera perçu au m ment de la restitution ou réduction du billet ou de la prime.

Billets de prime donnés en paiement.

Art. 21.—En cas de perte ou avarie, les assureurs pourro donner en paiement les billets de prime échus ou non échus d par le porteur de la police; ces billets seront reçus pour compta

Engagement des assureurs.

Art. 22.—Les assureurs et les assurés, chacun en ce qui concerne, s'engagent à se conformer aux lois et règlem maritimes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la pr sente police.

Renonciation à la lieue et demie par heure.

Art. 23.—La présente police est faite sur bonnes ou ma vaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne f les parties renonçant réciproquement à la lieue et demie par heu

Les assurés déclarent faire tout assurer la prime, la prime d primes et l'escompte.

Aux conditions générales qui précèdent et à celles parti lières ci-après convenues, par l'entremise de Me . . . . . . moyennant la prime de . . . . payable . . . .

les assureurs soussignés assurent respectivement et sans solidarité entr'eux pour les sommes désignées par chacun d'eux, et dans la proportion indiquée en tête de la présente police pour celles assurées par le Gérant de la réunion, leur procureur fondé, à M. . . . . . . demeurant à . . . .

OBSERVATIONS.

Il y a sur la place de Marseille une autre police qui est beaucoup moins explicite que celle donnée ici, mais comme elle est très ancienne sur cette place et souvent en usage, les observations sur cette ancienne police indiqueront tous les us et coutumes de cette place en matière d'assurances; je vais cependant en faire primitivement quelques-unes sur la police de la réunion des assureurs.

L'art. 1er garantit le risque de guerre dans les limites de l'art. 10 du code de commerce, mais les signataires de cette police en font une condition expresse. Risque de guerre.

L'art. 7 laisse le droit au capitaine de dérouter, de rétrograder et de faire échelle partout où besoin sera pour accomplir l'objet de son voyage; il aurait fallu ajouter avec *force majeure*, car sans cela il peut se glisser beaucoup d'abus. Droit de dérouter.

Art. 12.—Ainsi que pour les risques de pêche, il faudrait inclure tous les mouillages de l'île Bourbon, afin que les assureurs ne répondissent pas dans ses rades des ancres amarrées et des embarcations. (*Voyez* la police du Hâvre.) Risques de pêche.

Dans le memorandum de cette police, la bijouterie fine a trois pour cent de franchise, et celle

fausse dix pour cent; il serait plus convenable de les faire entrer dans l'art. 15, *francs d'avaries*.

ANCIENNE POLICE DE MARSEILLE.

AU NOM DE DIEU,

QU'IL CONDUISE LE TOUT A BON SAUVEMENT,

ACCORD ENTRE LES ASSURÉS ET LES ASSUREURS.

Détail des risques garantis par les assureurs.

La présente assurance est faite sur les risques que les assureurs soussignés prennent à leur charge, et qui consistent en toutes pertes et dommages qui arriveront aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changemens forcés de route, de voyage ou de navire; par jet, feu, prise, pillage ou soit piraterie, arrêt par ordre de puissance, connu sous le nom d'*arrêt de prince*; par déclaration de guerre, hostilités, représailles, et généralement par toutes autres fortunes de mer; enfin et par convention expresse, par les prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de *baratteries de patron*, mais seulement pour ce dernier cas, lorsque l'assurance est faite sur un navire avec expéditions et pavillon français.

Durée des risques.

Les risques commencent : — Sur le corps, agrès, apparaux, armement, avituaillement, du jour où le navire prend charge. —Sur les facultés et marchandises, conformément au Code de Commerce. — Ils continuent jusqu'à l'heureuse arrivée au lieu de reste, où le risque, tant sur le corps, agrès, apparaux, armement et avituaillement, que sur les facultés, ne cesse qu'après l'entier déchargement des marchandises mises à terre à bon sauvement.—Permis au capitaine de toucher et faire échelle

tant forcée que volontaire, partout où bon lui semblera; d'alléger, transborder et recharger dans les fleuves et rivières, de même que pour l'entrée et la sortie des Lazarets.

Réglement des pertes.

En cas de sinistre ou perte des objets assurés, que Dieu ne veuille, chacun desdits assureurs paiera audit assuré ou au porteur de la présente, sans pouvoir en exiger ni ordre, ni procuration, sous l'escompte de trois pour cent, la somme ou les sommes par lui assurées, et ce, un mois après la signification du sinistre ou perte, ou après le délaissement, aux formes de droit, des objets assurés.

Preuves justificatives du chargé et évaluation du corps, des agrès, etc.

Les assurés justifieront du chargé, par connaissement ou toutes autres pièces, et de la propriété au corps, par quelque pièce que ce soit, publique ou privée; ils ne seront point tenus de la justification de la valeur du corps, des agrès, apparaux, etc., attendu l'évaluation qui en a été consentie de gré à gré entre les parties, laquelle évaluation tiendra lieu de capital en tout temps, de la valeur dudit navire prêt à mettre à la voile, sans être jamais tenu à aucun rapport de frêt, lequel demeurera acquis au propriétaire. — Déclarant faire tout assurer, la prime, les primes des primes, et l'escompte.

Renonciation à la lieue et demie par heure.

La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, les parties renonçant à la lieue et demie par heure.

Réglement des avaries grosses ou communes, et des avaries particulières.

Les avaries grosses ou communes et les avaries particulières sont supportées et payées par les assureurs, lorsqu'elles excèdent :

Exemptions d'avaries accordées suivant la nature du voyage.

1° Dix pour cent sur les facultés, et cinq pour cent sur le corps, pour les voyages de sortie des ports, havres, échelles, rades, anses, de la Barbarie, du Levant, de la Turquie, des Isles qui en dépendent et de la Mer-Noire; et ceux d'entrée et de sortie du continent de l'Amérique et des Isles qui en dépendent, tant françaises qu'étrangères;

2° Cinq pour cent, tant sur le corps que sur les facultés, pour les voyages d'entrée et de sortie des ports, etc., du Ponant, du nord de l'Europe en delà du cap Finistère, de Madère, des Canaries, du Cap-Vert, du Sénégal, des Indes-Orientales, et de tous autres endroits en delà du Cap de Bonne-Espérance.

3° Trois pour cent pour tous les voyages non dénommés ni désignés aux deux précédens articles.

Augmentation de franchise sur les avaries particulières.

Néanmoins, et par extension à ces dispositions générales, les assureurs jouissent, sur les avaries particulières, de la franchise de quinze pour cent sur les blés, grains et farines, légumes, amidons, soudes et barilles, potasse, sel de soude, alizari, garance, drogueries, chanvre, sumac, tabac, et cuirs salés. — Pour chacun desdits cas, voyages et risques qui viennent d'être décrits et spécifiés, les assureurs sont tenus du paiement des avaries lorsqu'elles excèdent lesdites limites de trois, cinq, dix ou quinze pour cent, pour n'en payer que l'excédant. — Ils sont francs d'avaries particulières sur les poissons secs et salés, chairs salées, fruits verts et secs, fromages, salaisons, sels, salpêtre, natron, laines en suint, glaces, verreries, porcelaines et autres articles fragiles et sujets à la rouille. — Les assureurs ne sont pas tenus des avaries qui arrivent par le vice propre de la chose. — Ils ne sont point garans du coulage sur les liquides, y compris les mélasses, — Les assureurs sur argent pris à la grosse et sur les risques à terme, sont francs de toute avarie.

Augmentation de primes en cas de guerre.

En cas de guerre, hostilités ou représailles avec quelque puissance maritime, survenues pendant le cours du voyage, la prime sera réglée par amis communs : la perte sera payable sous la déduction de la prime qui aura été réglée. — Tous les cas non prévus, omis ou douteux, sont décidés conformément aux dispositions du Code de Commerce. — Les assurés et assureurs voulant que le présent accord ait autant de force et de valeur que si c'était un contrat public.

Fait double à Marseille, le

OBSERVATIONS.

Feu.

Les pertes et dommages provenant du feu ne sont à la charge des assureurs que lorsqu'il est prouvé que c'est par un accident que le feu a pris à bord sinon il est considéré comme provenant de la né-

gligence de l'équipage, et par conséquent si les assureurs n'ont pas garanti la baratterie de patron, ils sont mis hors de cause.

Il est bien essentiel de remarquer que quand le risque de guerre est garanti sans augmentation de prime, et que selon l'usage on se sert de la phrase : « *nous assurons contre tous risques et sans augmentation de prime*, etc., le risque de baratterie sur un navire étranger, n'est pas compris, malgré les mots *à tous risques*; » il faut alors avoir soin de spécifier particulièrement le risque de baratterie dans le corps de la police.

Police à te risques non c pris la barat de patron ét ger.

Les franchises de dix, cinq, trois pour cent, stipulées dans la police, étant établies suivant la nature du voyage, et non suivant la nature de la chose assurée, il en résulte que des sucres assurés d'Amérique en Europe jouissent d'une franchise de dix pour cent; ceux de l'Inde en Europe, ou de Marseille dans le Ponant, et vice versâ, de celle de cinq pour cent; et de Gibraltar à Naples, de celle de trois pour cent; enfin les franchises pour les voyages d'aller ne sont pas toujours les mêmes que pour ceux de retour. Par exemple, de Marseille à Constantinople, la franchise est de trois pour cent sur corps et sur marchandises, tandis que de Constantinople à Marseille elle est de cinq pour cent sur corps, et de dix pour cent sur marchandises.

La franchise de quinze pour cent est accordée à diverses marchandises selon leurs qualités, et non selon la nature du voyage.

Dans le cas où différents voyages seraient assurés

sur une même police à une seule et même prime, la plus forte franchise est seule déduite, quand bien même il y aurait plusieurs avaries successives.

Enfin les franchises ou exemptions ne sont pas déduites seulement du montant des avaries matérielles à payer par les assureurs, mais aussi quand bien même il n'y aurait à rembourser que des dépenses extraordinaires.

RÉGLEMENT D'AVARIES SUR CORPS.

Réglement d'avaries sur corps.

1° Dans les réglements d'avaries *sur corps*, chaque avarie, qui a été réparée séparément, est payée par les assureurs, après avoir déduit la franchise, quel que soit le montant de l'avarie.

2° Dans les réglements pour remboursement d'articles entièrement remplacés, comme mâts, voiles, câbles, canots, ou dans le cas de réparation générale comme carénage, doublage, etc., la déduction faite pour déterminer la différence du vieux au neuf dépend des circonstances et de l'âge des articles perdus; cependant cette déduction est généralement évaluée au tiers.

3° Lorsque le prix des articles remplacés dans un pays étranger est beaucoup plus élevé que celui de ces mêmes articles dans le port d'équipement, c'est d'après ce qu'ils ont coûté dans ce dernier port que la déduction du tiers est faite; et si l'on a fait un contrat de grosse pour payer les dépenses, les assureurs paient en entier le change maritime.

4° Enfin la déduction sur le coût des articles et

sur la main-d'œuvre est faite en une seule fois.

Le frêt appartient toujours aux assurés. Ainsi, si un navire périt à l'entrée du port de destination, que la cargaison soit sauvée et que par conséquent elle paie tout le frêt, les assureurs sur corps reconnaissent la valeur du navire telle qu'elle est insérée dans la police, et ils n'ont rien à demander quant au frêt. Frêt.

Les assurés sont obligés de payer *les gages de l'équipage* avec le montant du frêt qu'ils ont reçu, et si le frêt n'était pas suffisant, les assureurs doivent continuer le paiement des gages de l'équipage sur les sommes provenant de la vente des débris du navire. Gages de l'équipage.

RÉGLEMENT D'AVARIES SUR MARCHANDISES.

On règle les avaries particulières sur marchandises à Marseille, en comparant, d'après les pièces à l'appui, la valeur des marchandises en état d'avarie avec la valeur qu'elles auraient eu en bon état sur la place de leur destination : la différence forme un dividende de tant pour cent qui est payé par les assureurs sur la somme assurée. Réglement d'avaries particulières sur marchandises.

Le réglement des avaries communes est fait comme pour les avaries particulières ; c'est-à-dire que le dividende de tant pour cent à la charge des assureurs, est réparti aux intéressés, selon la valeur des sommes qu'ils ont assurées. Réglement d'avaries communes.

Les contrats et les arrangemens faits à l'étranger, conformément aux lois du pays, sont admis dans les réglemens par les assureurs de Marseille. Réglements faits à l'étranger.

Manière de constater les dommages.

Les certificats des juges compétens établis par les lois, ou les autorités, faits en temps convenable, et accompagnés des rapports du capitaine, sont admis comme preuve suffisante pour prouver les dommages ; et si les assureurs sont sur les lieux, ils doivent être prévenus d'assister au jugement. Dans les pays où la formalité du serment est en usage, et lorsque les experts sont nommés à l'étranger par le consul français, le serment est nécessairement exigible.

Abandon.

A Marseille, on admet l'abandon dans les cas où *la perte excède les trois quarts ; et lorsque, par un des risques assurés, les marchandises n'ont pu parvenir au lieu de leur destination.* Ainsi, lorsque plus des trois quarts des marchandises ont été vendues pendant le voyage pour les besoins du navire, il y a alors perte légale, quand bien même le navire arrive à sa destination, grevé de la créance du chargeur, et que, lorsque le réglement d'avaries est fait, la valeur des marchandises vendues doive être remboursée aux propriétaires. Ainsi, un navire allant à Odessa, et la cargaison étant débarquée forcément à Constantinople, parce que la Porte Ottomane ne voudrait pas donner son firman pour le passage de ce navire dans la mer Noire, les assureurs sur marchandises seraient obligés de payer la perte.

Réglement par séries.

Il faut toujours faire insérer dans la police les réglemens de séries par lots, alors les assureurs les acceptent.

Assurance sur frêt.

L'assurance sur frêt est comme pour tous les pays français l'objet d'une police d'honneur.

Le droit de courtage qui est de 7 1/2 pour cent sur la valeur de la prime est payé par l'assuré. Courtage.

Les primes se recouvraient généralement avec difficulté sur la place de Marseille ; maintenant elles se paient au comptant sous l'escompte de 5 pour 0/0 ou en billets de prime non négociables, à 6, 9 et 12 mois. (Cette mesure a été adoptée par les meilleures compagnies.) En cas de sinistre, le billet de prime est compté comme argent. Paiement des primes.

L'assuré paie généralement le coût de la police qui est de un et deux francs. Coût de la police.

MAURICE.

POLICE D'ASSURANCE ET OBSERVATIONS.

—

Les compagnies d'assurances de Maurice étant les mêmes que celles de Calcutta, et ne différant en rien sur les conditions, *Voyez la police et les observations relatives à Calcutta.*

NANTES.

POLICE D'ASSURANCE.

—

Les soussignés assurent à M. , . . . domicilié à . . . . . . agissant pour . . . . compte. . . . . . chacun la somme par eux ci-après déclarée sur. . . . .

OBSERVATION GÉNÉRALE. — Les assurances sur corps portent aussi sur les agrès et apparaux, ustensiles, embarcations, vivres et victuailles, avances aux équipages, armemens et mise-hors et généralement sur toutes les appartenances et dépendances; et celles sur marchandises les comprennent toutes, de quelque nature qu'elles soient, sujettes ou non sujettes au coulage. Il est de plus convenu que le capitaine ci-dessus désigné pourra être reçu ou non reçu, ou remplacé par tout autre.

Assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles, et paiement de la prime.

1° L'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, et moyennant la prime de . . . . pour cent, payable en billets de l'assuré, et à l'échéance du. . . . . qui, en cas de sinistre, seront néanmoins regardés comme échus et reçus en paiement des pertes.

Détail des risques garantis par les assureurs.

2° Sont aux risques des assureurs, toutes pertes ou dommages qui arrivent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changemens forcés de route, de voyage ou de vaisseau; par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, baratterie de patron, pirates, barbaresques, corsaires insurgés ou indépendants, sous quelque pavillon ou dénomination qu'ils soient, écumeurs de mer, et généralement par toutes les autres fortunes de mer.

Risques non garantis par les assureurs.

3° Ne sont point à leurs charges, 1° les déchets, diminutions, pertes ou détériorations qui arrivent par vice propre de la chose; 2° les frais de quarantaine; 3° les pertes ou dommages résultant de contrebande et commerce clandestin. Ne pourra être, dans aucun cas, réputé baratterie de patron, relativement à l'armateur seulement, le cas prévu par le paragraphe ci-dessus n° 3.

Risques de guerre.

4° En cas de guerre ou d'hostilités de la part de quelque puissance maritime, reconnue par le droit public de l'Europe, con-

tre le pavillon assuré, pendant la durée des risques (y comprenant les Barbaresques, seulement dans le cas de guerre leur déclarée, ou de représailles exercées contre eux par le pavillon assuré), il sera acquis aux assureurs une augmentation de prime, laquelle augmentation sera réglée, d'une manière définitive, sans aucune voie d'appel ni de révision, par cinq arbitres (négocians ou anciens négocians de Nantes, s'il est possible) nommés par la Chambre de commerce de ladite ville.

5° Dans les cas d'assurances à l'année, 1° les risques, dans la mer Baltique, du 1er octobre au 31 mars inclusivement, seront passibles d'augmentation de prime à régler de gré à gré, ou par arbitres; 2° les risques de blocus, officiellement connus au lieu et avant la date du départ du navire, ne sont point aux charges des assureurs, tous droits des parties réservés dans les autres cas. Assurances à l'année, et risqu de blocus.

6° Il n'y aura pas d'augmentation de prime pour les risques de quarantaine au lieu de l'arrivée; mais si, pour faire quarantaine, le navire, par suite des réglemens sanitaires, relève pour un autre lieu, ou s'il l'a fait au Hoc ou sur la rade du Hâvre, il sera acquis aux assureurs une augmentation de prime réglée par arbitres. Risques de quarantaine.

7° Les risques sur marchandises commencent du moment où elles ont été chargées dans le navire, ou dans les alléges pour les y porter, et finissent à l'instant où elles sont délivrées à terre. Durée des risques sur marchandises.

8° Les risques sur corps du navire commencent. . . . . . . pour durer jusques au jour de son entière décharge, sans aller au-delà du trentième jour écoulé après celui où il aura été amarré ou ancré au lieu de sa dernière destination, ou après celui de la date de la déclaration d'entrée du capitaine, les cas de force majeure exceptés. Cependant le risque finit aussitôt que le navire reçoit à bord, au lieu de sa dernière destination, des marchandises pour le voyage en retour, même dans le cas où celles d'aller ne seraient pas entièrement déchargées, encore bien que les trente jours accordés pour le terme du risque ne seraient pas révolus. Durée des risques sur corps.

9° Si l'assurance porte sur, ou par navire désigné, en cas de non mise en mer après six mois de la date de la police, pour les Départ des navires.

voyages en-deçà des caps Horn et de Bonne-Espérance, neu mois pour ceux au-delà desdits caps, la prime convenue ser augmentée de un pour cent. — Au bout d'un an, dans le pre mier cas, et de quinze mois dans le second, il sera alloué au assureurs deux pour cent, et le contrat sera nul à partir d l'expiration de ces dernières époques.

Assurances sur navires indéterminés.

10° En cas d'assurance sur navires indéterminés, l'assuré s'o blige de faire connaître le nom du navire, au plus tard dan douze mois pour les voyages des caps Horn et de Bonne-Espé rance, dans six mois pour les autres voyages de long cours et d grand cabotage, et dans deux mois pour ceux au petit cabotage; le tout à compter de la date de la présente; à défaut de quoi, il sera alloué aux assureurs un pour cent, et le contrat sera nul de plein droit.

Droit de ristourne.

11° Le droit de ristourne ou de résiliement sera d'un quart pour cent, sans dérogation, sauf celui pour assurances par navires indéterminés, qui reste fixé à demi pour cent.

Voyages dans les Indes.

12° Dans le cas d'assurance à prime liée sur navire destiné pour les Indes-Orientales ou Occidentales, il est accordé au capitaine, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, six mois de séjour, à compter du jour où le navire aura abordé dans un des ports de sa destination, où il fera la vente de sa cargaison, ses recouvremens, ses achats et chargement en retour. Passé ce délai de six mois, il sera payé aux assureurs demi pour cent pour chacun des mois de plus long séjour, jusqu'à douze mois; après lequel temps les assureurs seront déchargés de tous risques, et il leur sera acquis les deux tiers de la prime liée, fixée par la police, plus l'augmentation à laquelle donneront lieu les mois de séjour, et sans préjudice de celle à régler pour le temps de guerre.

Certificat de visite.

13° Les assurés sur marchandises, autres que celles pour compte de l'armement, sont dispensés de rapporter le certificat de visite du navire.

Franchises d'avaries particulières.

14° Dans le cas d'avaries particulières sur marchandises, les assureurs ne paieront que l'excédant de :

TROIS POUR CENT SUR LES	CINQ POUR CENT SUR LES	DIX POUR CENT SUR LES		QUINZE P. CENT SUR LES
Bœuf et lard salé.	Cacao en sacs.	Alizaris.	Gommes en sacs et en grenier.	Cendres gravelées.
Beurre.	Café en nattes et balles.	Alun.	Gingembre.	Grains en grenier.
Cacao. } en futailles.	Epices en sacs.	Amidon.	Grains en sacs ou futailles.	Grains, graines et grenailles.
Café. } en futailles.	Gommes en futailles et caisses.	Anis.	Légumes secs en futailles ou barils.	Gravures.
Cochenille.	Laines lavées.	Biscuit en futailles.	Pelleteries.	Livres.
Coton.	Poivre en sacs ou balles.	Bois de réglisse.	Poissons secs ou salés.	Légumes en sacs ou grenier.
Cordages.	Quercitron.	Cacao en grenier.	Potasse ou perlasse.	Papier.
Epices en futailles.	Riz en futailles.	Café en sacs ou en grenier.	Riz en sacs.	Peaux vertes.
Farines en barils.	Sucre en caisses ou futailles.	Cendres de varec et de tabac.	Sucre en sacs ou nattes.	Plume.
Indigo.	Tabacs en futailles.	Chanvre et Lin.	Salsepareille.	Salpêtre.
Rocou.	Toiles et tissus de lin.	Couperose.	Sumac.	Soude.
Savon.	Tissus de laine.	Cuirs.	Toiles bleues (dites Guinées).	Suc de réglisse.
Suif.	Tissus de coton (Guinées exceptées.)	Farines en sacs.	Verdet en sacs et balles.	Tabacs en balles ou surons.
Soufre brut et en canon.	Vert de gris en futailles.	Fleur de soufre.		
Thé.		Garance.		

pour toutes les marchandises non désignées dans le tableau ci-dessus, il demeure convenu que les retenues seront exercées comme sur celles avec lesquelles elles auront le plus de rapport ou d'analogie.

Coulage, rouille et bris des marchandises sujettes à ces accidents.

15° Hors le cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assurance n'a lieu que franc de coulage, sur les liquides et autres marchandises sujettes au coulage; franc d'avaries sur le fromage, le sel, les fruits verts ou secs, et les laines en suint, ainsi que de celles provenant de la rouille pour les marchandises qui y sont sujettes, ou de la fragilité des objets casuels, tels que les glaces, la faïence, la porcelaine et les verroteries.

S'il y a naufrage ou échouement avec bris, les assureurs paieront seulement le coulage extraordinaire, sous la déduction du coulage ordinaire, qui demeure fixé à cinq pour cent pour les voyages au grand et au petit cabotage, et à dix pour cent pour les voyages au long cours jusqu'aux caps Horn et de Bonne-Espérance, et à quinze pour cent pour les voyages au-delà desdits caps. Ils ne paieront pour avaries simples que l'excédant de cinq pour cent sur les objets fragiles, et de quinze pour cent sur le fromage, le sel, les fruits verts ou secs, les laines en suint, et sur les marchandises sujettes à la rouille.

Avaries particulières au corps.

16° En cas d'avaries particulières sur corps, les assureurs ne rembourseront que l'excédant de trois pour cent.

Il ne sera admis dans les comptes auxquels les avaries particulières donneront lieu que les objets remplaçant ceux perdus, brisés ou endommagés pendant le voyage assuré, et de tous les ouvrages de cette nature (les ancres et les chaînes seules exceptées); il sera déduit le tiers pour compenser la différence entre le neuf et le vieux.

Il est bien entendu qu'il ne sera fait aucune déduction pour ce qui concerne la main d'œuvre (les calfatages exceptés), et qu'elle ne sera exercée que sur le remplacement des cordages, voiles, bois, mâtures et autres objets sujets à dépérissement.

Assurances sur navires destinés pour la pêche.

17° En cas d'assurances sur navires destinés pour la pêche, en quelque lieu que ce soit, les assureurs sont exempts d'avaries sur les ustensiles de pêche et de la perte des câbles et ancres pendant le mouillage aux lieux de pêche.

18° Il ne sera remboursé, pour avaries grosses ou communes, que l'excédant de trois pour cent sur l'estimation donnée par la police à l'objet assuré. Franchise d'avarie grosse.

19° Si l'assuré s'est réservé le frêt ou appréciation de frêt, il demeure passible de la contribution légale de ce frêt aux avaries communes, à décharge des assureurs sur corps. Réglement des avaries grosses et particulières.

20° Les avaries grosses et les avaries simples seront toujours réglées séparément ; et, dans les voyages qui comporteront une ou plusieurs escales avec mutation des objets composant le chargement, les réglemens d'avaries quelconques seront en outre faits distinctement, même à l'égard du navire, pour chaque partie du voyage entier, ainsi divisé d'un lieu à un autre.

21° Le délaissement, dans le cas d'échouement avec bris, ne pourra être fait qu'autant qu'il y aura perte ou détérioration s'élevant aux trois quarts de la valeur de l'objet assuré. Abandon.

22° Soit que l'assuré ait fait le délaissement ou non, et sans préjudicier à ses droits, il demeure tenu de veiller à la salvation et conservation des objets assurés, et il est autorisé à les faire bénéficier, recharger sur un ou plusieurs autres bâtimens ; de les vendre si besoin est, et, dans ce cas, de distribuer les fonds qui en proviendront, lui donnant tous pouvoirs à cet égard, à moins que, par un acte formel, les soussignés ne lui fassent connaître leurs intentions contraires. Obligation de l'assuré dans le cas de sinistre.

23° A défaut de nouvelles du navire, l'assuré pourra faire le délaissement après dix-huit mois pour les voyages au-delà du cap Horn ou de Bonne-Espérance, après un an pour tous autres voyages de long cours et de grand cabotage, et après six mois pour le petit cabotage, à compter du jour du départ ou de celui auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues. Abandon pou défaut de nou velles.

24° Le montant de l'assurance sera payé en entier, s'il y a délaissement accepté ou jugé valable. Paiement des pertes.

25° Le délaissement pourra être fait conformément aux dispositions du Code de commerce, sauf les exceptions portées aux articles 21 et 23 ci-dessus. Abandon à te neur du code d commerce.

26° Les paiemens dûs par les assureurs seront faits, pour les avaries, un mois, et pour les pertes avec délaissement, trois mois Epoques des paiemens des ava ries et des perte

après la demande fondée sur la justification des pertes ou dommages.

Limites des sommes qu'on peut réclamer aux assureurs.

27° Dans aucun cas, les assureurs ne pourront être tenus payer au-delà de la somme assurée.

Observation générale.

28° Tous avis, communications et détails de chargement q ne changeront rien à la nature du contrat souscrit, seront vis par l'apériteur seul et pour tous.

Contestations.

29° En cas de contestations, elles seront terminées par la vo de l'arbitrage, sans appel ni autres sortes de recours; et les de arbitres négocians ou anciens négocians, domiciliés à Nant nommés à l'amiable chacun par l'une des parties, choisiront eu mêmes, avant de prendre connaissance de l'affaire, un tiers a bitre pour les départager au besoin.

Les assureurs soussignés et l'assuré, chacun en ce qui les co cerne, renoncent à toutes lois, ordonnances et réglemens mar times contraires aux stipulations du présent contrat, qui est, e tout ce qui tient aux clauses imprimées, conforme à l'origin déposé au greffe du tribunal de commerce, le 19 février 182

Nantes, le

OBSERVATIONS.

Assurances sur frêt et bénéfices.

Les assurances sur frêt et bénéfices étant illégales, elles forment le sujet d'une police d'honneur.

Réglement des avaries particulières par séries.

Le réglement des avaries particulières par série de lots composés de caisses, de balles, etc., se fai très aisément; aujourd'hui sur cette place, les polices sont fournies par l'assureur. Il paie égale

Courtage et prime.

ment le courtage qui est de un pour mille sur l somme assurée. Les primes se paient généralemen à six mois pour les pays en deçà des deux caps sud d l'Afrique et de l'Amérique, et de 9 à 12 au delà des caps

Main d'œuvre.

Article 16. — On ne fait point de retenue sur l main d'œuvre (les calfatages exceptés); ce qui es cependant usité sur bien des places.

Article 17.—On n'excepte point les mouillages de l'Ile Bourbon, pour la perte des ancres, câbles, etc., comme dans les polices du Hâvre et de Paris. Mouillage l'Ile Bourb

—

NAPLES.

POLICE D'ASSURANCE.

Les polices de cette place, qui se réfèrent entièrement au titre 10 du Code de commerce pour les risques à la charge des assureurs, et pour les autres conditions du contrat d'assurance, sont les mêmes que celles de Gênes.

OBSERVATIONS.

Les assureurs jouissent d'une franchise d'avaries de dix pour cent sur les *grains et les semences*, et de cinq pour cent sur *toutes les autres marchandises*, sauf les conditions contraires stipulées dans les polices, de gré à gré, entre les assurés et les assureurs. Franchise varies.

Ces franchises d'avaries sont toujours déduites des comptes des règlemens d'avaries qui doivent être remboursés par les assureurs, quelle que soit leur quotité.

Dans le paiement des pertes totales, l'assureur jouit d'un escompte de quatre pour cent sur la Paiement pertes total

Assurance sur frêt. somme assurée. L'assurance sur frêt étant illégale forme l'objet d'une police d'honneur.

NEW-YORK.

POLICE D'ASSURANCE ET OBSERVATIONS.

(Voyez les lois et les usages mentionnés dans les observations sur les assurances de Londres et de Baltimore).

Les cargaisons des bons navires, quelle que soit leur valeur, peuvent s'assurer sur cette place.

NOUVELLE-ORLÉANS.

POLICE D'ASSURANCE ET OBSERVATIONS.

(Voyez les lois et usages mentionnés dans les observations sur les assurances de Londres et de Baltimore).

PARIS.

POLICE D'ASSURANCE

ET DE LA COMPAGNIE ANONYME DE

L'UNION DES PORTS.

NOTA. Cette Compagnie qui a des agens dans les principaux ports de *France* leur a donné la faculté de signer indistinctement la police de leur localité ou celle de Paris.

Art. 1[er].—La Compagnie prend à ses risques tous dommages et pertes provenant de tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changemens forcés de route, de voyage et de vaisseau, jet, feu, pillage, capture et molestations de pirates, baratterie de patron, et généralement tous accidens et fortunes de mer. Détail des risques garantis par la compagnie.

Art. 2.—Les risques de guerre ne sont à la charge de la Compagnie qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, il est entendu qu'elle répond de tous dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, capture et molestations de gouvernemens quelconques, amis et ennemis, reconnus et non reconnus, et généralement de tous accidens et fortunes de guerre. Risques non garantis par la compagnie.

Art. 3.—La Compagnie est exempte de tous dommages et pertes provenant du vice propre de la chose; de captures, confiscations et événemens quelconques, provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin; de la baratterie de patron ayant le caractère de dol ou de fraude, mais seulement à l'égard des armateurs, des propriétaires de navires ou de leurs ayant-droit, lorsque le capitaine est de leur choix; enfin, ils sont exempts de tous frais quelconques de quarantaine, d'hivernage et de jours de planche. Commerce prohibé, baratterie de patron, etc.

Art. 4.—Dans les assurances à terme, la Compagnie est exempte des risques de la mer Noire, de la Baltique et des mers du Nord au-delà de Dunkerque, du premier octobre au premier avril. Risques de mer Noire, etc.

Durée des risques sur facultés.

Art. 5.—Les risques sur facultés courent du moment de leur embarquement, et finissent au moment de leur mise à terre au lieu de destination. Les risques de transport par alléges et gabarres de terre à bord et de bord à terre, dans les ports, rades et rivières de chargement et de déchargement, ainsi que tous transbordemens au Hâvre ou à Honfleur pour monter à Rouen, sont toujours à la charge de la Compagnie.

En cas d'assurances à prime liée ou à terme, les risques continuent sur les objets substitués aux premiers et provenant de leur vente ou de leur échange, jusqu'à concurrence de la somme assurée, et sauf justification de leur valeur et de leur mise en risque, en cas de sinistre ou avarie.

Durée des risques sur corps.

Art. 6.—Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à embarquer des marchandises, où, à défaut, du moment où il a démarré, et cessent cinq jours après qu'il a été ancré ou amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été achevé plus tôt, ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration de ces cinq jours.

Risques de quarantaine.

Art. 7.—Les risques de quarantaine sont à la charge de la Compagnie au lieu de la destination. Si le navire va faire quarantaine ailleurs, il est payé une augmentation de prime d'un pour cent par mois sur corps, et de trois quarts pour cent sur facultés, depuis le jour du départ jusqu'à celui du retour.

Voyage au-delà des caps, à prime liée.

Art. 8.—En cas d'assurance à prime liée pour un voyage au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, il est accordé au capitaine six mois de séjour, à compter du jour où il aura abordé au premier port où il doit commencer ses opérations : il n'est accordé que quatre mois pour les autres voyages. A l'expiration de ces termes, chaque mois de séjour en sus donne lieu à une augmentation de prime de trois quarts pour cent par mois jusqu'à la fin du douzième mois. Dès lors la Compagnie est déchargée de tous risques, et elle a droit aux deux tiers de la prime liée fixée par la police, plus à l'augmentation de prime résultant de la prolongation du séjour.

Art. 9.—Dans tous les cas où le calcul de la prime se fait par

périodes mensuelles ou autres, toute période commencée est comptée comme finie.

Art. 10.—Si l'assurance est faite sur navires indéterminés, l'assuré est tenu de faire connaître le nom du navire au plus tard dans six mois pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance, dans quatre mois pour les autres voyages de long cours, dans deux mois pour les voyages de grand cabotage, et dans un mois pour ceux de petit cabotage, le tout à partir de la date de la police; faute de quoi la police est nulle de plein droit, et il est payé à la Compagnie demi pour cent de droit de ristourne pour les voyages de long cours, et un quart pour cent pour ceux de cabotage. Assurances s navires indéte minés.

Art. 11.—Si, l'assurance étant faite sur un navire partant d'Europe, le départ est retardé de plus de trois mois, à dater de la souscription du risque, la Compagnie a la faculté d'annuler la police, en conservant un quart pour cent à titre de droit de ristourne. Départ retard

Art. 12.—En aucun cas, sauf ceux prévus par les articles 375 et 394 du code de commerce, le délaissement des facultés ne peut être fait, si, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle n'absorbe pas les trois quarts de la valeur. Cas où le d laissement est a missible.

Le délaissement du corps ne peut être fait que dans les cas de défaut de nouvelles, de naufrage, d'échouement avec bris qui le rend innavigable, ou d'innavigabilité par toute autre fortune de mer.

Art. 13.—Soit qu'il y ait ou non lieu à délaissement, et sans préjudicier aucunement à ses droits, l'Assuré est tenu de veiller au sauvetage des objets assurés et à leur conservation. Obligation de l'assuré.

Art. 14.—Les avaries grosses sont remboursées sous la retenue d'un pour cent de la valeur assurée : elles se règlent indépendamment des avaries particulières et sans aucune cumulation. Réglement d avaries grosses.

La portion de ces avaries incombant au frêt ne peut jamais être mise à la charge de l'assurance sur corps.

Art. 15.—Les avaries particulières sur corps, quille, agrès, Réglement d

varies particu-res. apparaux et dépendances, se remboursent sous la déduction de trois pour cent de la valeur assurée.

Art. 16.—En cas d'assurance à prime liée ou à terme, chaque voyage est l'objet d'un réglement séparé. La fin de chaque voyage est déterminée, ainsi qu'il est dit au premier § de l'article 5 et à l'article 6, et le voyage subséquent est censé commencer immédiatement.

Gages dûs à l'équipage. Art. 17.—En cas de délaissement du navire, l'armateur reste passible des gages dûs à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu, et dont le frêt sauvé revient à la Compagnie, conformément à l'article 386, du code de commerce.

Suite du réglement des avaries particulières. Art. 18.—Il n'est admis, dans les réglemens d'avaries particulières sur corps, que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer; et tous les remplacemens, fournitures et mains-d'œuvre à la charge de la Compagnie supportent une réduction d'un tiers sur leur coût justifié au lieu des réparations, pour compenser la différence du vieux au neuf. Cependant cette réduction n'est jamais faite sur les ancres, et elle n'est que de quinze pour cent pour les chaînes-câbles en fer.

Les mêmes réductions sont applicables au réglement des indemnités dûes pour avaries grosses par les Assureurs sur corps.

Assurances sur navires destinés pour la pêche. Dans les risques de pêche, la Compagnie est exempte de toutes pertes et avaries sur les embarcations, ustensiles de pêche, ancres, chaînes, câbles et dépendances, pendant la pêche, et le mouillage. De même, dans les divers mouillages de l'île Bourbon, la perte, soit en avaries particulières, soit en avaries grosses (quant aux assurances sur corps), des ancres, chaînes, câbles et dépendances, n'est pas à la charge de la Compagnie.

Emprunts à la grosse. Art. 19.—Les primes des emprunts à la grosse contractés pour réparations et dépenses extraordinaires faites en cours de voyage, ne sont à la charge de la Compagnie que jusqu'au dernier lieu de destination compris dans l'assurance. Tous emprunts faits audit lieu et pour voyages subséquents lui demeurent étrangers.

Détail des franchises d'avaries particulières sur marchandises.

20. — Sont francs d'avaries particulières les fruits verts
, les fromages, les laines en suint, le sel, les plumes, les
s en bouteilles, les glaces et autres objets fragiles, et les
ındises sujettes à la rouille; cependant, en cas d'abor-
u d'échouement avec bris, les avaries particulières sur
ets sont payées sous déduction de quinze pour cent de la
assurée.
:as d'avaries particulières sur d'autres marchandises, la
ıgnie ne paie que l'excédant de

TROIS POUR CENT SUR		CINQ POUR CENT SUR
	Merceries.	Alizari.
!.	Orfévrerie et Bijouterie fi-	Bijouterie fausse.
; Goudron.	nes.	Cacao en futailles.
n futailles.	Passementerie.	Café en sacs ou balles.
lle.	Pierres précieuses.	Charbon de terre.
. lignea.	Piment en sacs.	Colle en futailles ou en cais-
	Poivre en sacs.	ses.
de girofle.	Quinquina.	Cordages non goudronnés.
nille.	Rubans.	Cornes.
ges goudronnés.	Savon.	Coton filé.
brut.	Soies et soieries.	Curcuma.
et autres étoffes de	Soufre.	Farine en barils.
e.	Suif.	Gingembre en futailles.
es monnayées.	Thé.	Gomme en futailles.
ıce en futailles.	Toileries et autres tissus de	Riz en futailles.
).	lin et de coton.	Sellerie.
s lavées.	Vif-argent.	Sucre en futailles ou en
x.	Verdet.	caisses.
		Tabac en futailles.

DIX POUR CENT SUR		QUINZE P. CENT SUR
ıdes en futailles.	Noix de galle.	Cacao en vrac.
on.	Papier et librairie en caisses	Graines en vrac.
	Pelleteries	Légumes secs.
) en sacs ou balles.	Poissons secs et salés.	Nitrates.
n vrac.	Poivre et Piment en vrac.	Paille et Foin.
re et Lin.	Potasse, Perlasse et Vé-	Papier et librairie en balles.
et Poils.	dasse.	Tourteaux.
et Peaux.	Riz en sacs.	
es de chêne.	Sels de soude.	
e en sacs.	Soude.	
de soufre.	Sucre en sacs ou balles.	
mbre en sacs.	Sumac.	
me en sacs ou en vrac.	Tabacs en sacs ou balles.	
s.	Teintures.	
es en barils ou en sacs	Toiles bleues dites Guinées	
ures et Lithographies.	Viandes salées.	
s Cachemire.		
des en futailles.		

La quotité de franchise sur les objets non désignés dans l tableau qui précède, est fixée à cinq pour cent.

La franchise de dix pour cent déterminée ci-dessus pour le liquides en futailles est indépendante de la franchise du coulag ordinaire, laquelle est fixée à deux pour cent pour le petit cabotage, à quatre pour cent pour le grand cabotage, et à dix pou cent pour le long cours.

Remboursement des frais.

Art. 21.—Les franchises déterminées par l'article précédent ne se prélèvent que sur les avaries matérielles. Les avaries particulières, qui ne se composent que de frais ou qui proviennen d'une contribution proportionnelle, sont remboursées sous l retenue d'un pour cent de la somme assurée, et cela indépen damment des avaries particulières matérielles.

Limite des sommes que l'on peut réclamer à la compagnie.

Art. 22. — Les sommes souscrites par la Compagnie sont l limite de ses engagemens : elle ne peut jamais être tenue d payer au-delà.

Réglement des indemnités.

Art. 23.—Les indemnités pour sinistres et avaries grosses e particulières sont réglées suivant les lois et usages de France quels que soient les lieux où le sinistre est survenu, où l voyage s'est terminé, et où le réglement en a été opéré.

Paiement des pertes au porteur de la police.

Art. 24.—Toutes pertes et avaries à la charge de la Compagnie sont payées comptant et sans escompte, quinze jours aprè la remise des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et d la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

Billets de prime admis comme comptant.

Art. 25. — En cas de paiement de perte ou avarie, avant l'échéance du billet de prime, la Compagnie peut déduire d l'indemnité dûe par elle, le montant de ce billet, qui doit alor être admis comme comptant.

Non paiement de la prime.

Art. 26.—En cas de non paiement de la prime constatée pa huissier, la Compagnie a la faculté d'exiger caution ou d'annule l'assurance.

Changement de capitaine.

Art. 27. — Il est convenu que le capitaine peut être reçu o non reçu, ou remplacé par tout autre, et que la manière don son nom est orthographié ne préjudicie pas à l'assurance.

Obligation de la compagnie.

Art. 28.—La Compagnie et les assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent à se conformer aux lois et réglemens mariti mes en vigueur, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente police

Art. 29.—Toutes contestations sont jugées à la majorité par un tribunal arbitral composé de trois membres, nommés par les parties ; s'il y a désaccord pour la nomination du troisième arbitre, il sera désigné par les deux autres arbitres. Contestatio

Art. 30.—La présente assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, pour être exécutée franchement et de bonne foi, les parties renonçant à la lieue et demie par heure. Renonciati la lieue et miepar heu

Art. 31.—Tous avis, communications, détails de chargemens et réclamations quelconques, doivent être adressés, avec les pièces nécessaires, au Directeur de la Compagnie. Observati générale.

Par l'entremise de M. . . . . . courtier royal d'assurances près la bourse de Paris, aux conditions générales qui précèdent, à celles particulières qui suivent, et moyennant la prime payable dans Paris. . . . . la Compagnie assure à M. . . . . agissant pour. . . . . .

OBSERVATIONS.

COURS LÉGAL DES PRIMES D'ASSURANCES.

Nous donnons ici le cours légal des primes d'assurances, rédigé par les courtiers d'assurances près la bourse de Paris, le 1er juin 1836, afin qu'il puisse servir de point de comparaison, en faisant observer que c'est un cours d'Eté.

	DU HAVRE à	DE NANTES et BORDEAUX à	DE MARSEILLE à
Archangel.	1 1/2 à 1 3/4	2 à 2 1/4	2 1/4 à 2 3/4
Stockholm, Riga et Saint-Pétersbourg. . . .	1 1/4 » 1 1/2	1 1/4 » 1 3/4	1 3/4 » 2
Copenhague, Gottenbourg, Elseneur.	1 » 1 1/4	1 1/2 » 1 3/4	1 3/4 » 2
Norwége, Hambourg et Brême.	» 3/4 » 1	1 » 1 1/4	1 1/2 » 1 3/4
Amsterdam, Rotterdam et Anvers.	» 3/4 » 1	1 » 1 1/4	1 1/2 » 1 3/4
Ostende, Dunkerque et Londres.	» 5/8 » » 3/4	» 7/8 » 1 1/8	1 1/8 » 1 3/4
Falmouth, Jersey et Guernesey.	» 5/8 » » 3/4	» 3/4 » 1	1 1/8 » 1 1/2
Bristol, Liverpool, Dublin, Cork.	1 » 1 1/4	1 » 1 1/4	1 1/4 » 1 1/2
Boulogne, Calais, Saint-Valery-sur-Somme.	» 3/4 » »	1 » 1 1/8	1 1/4 » 1 1/2
Dieppe, Cherbourg.	» 5/8 » » 3/4	1 » »	1 3/8 » 1 1/2
Le Hâvre.	» » »	1 » 1 1/4	1 1/4 » 1 1/2

	DU HAVRE à	DE NANTES et BORDEAUX à	DE MARSEIL[LE] à
Rouen.	» 1/4 » »	1 » 1 1/4	1 1/4 » 1 1
Granville, Saint-Malo, Morlaix, Brest.	» 7/8 » 1	1 » 1 1/8	1 1/8 » 1 1
Lorient, Nantes, La Rochelle, Rochefort, Bordeaux.	1 » 1 1/4	» 3/4 » »	1 1/8 » 1 [illegible]
La Teste, Bayonne, Porto.	1 1/8 » 1 1/4	» 7/8 » 1	1 1/8 » 1 [illegible]
Saint-Sébastien, Bilbao, Saint-Ander, la Corogne.	1 » 1 1/4	» 3/4 » 1	1 1/4 » 1 [illegible]
Lisbonne, Cadix, Gibraltar.	1 » 1 1/8	» 3/4 » 1	» 3/4 » 1
Malaga, Carthagène, Alicante.	1 1/4 »	1 » »	1 » »
Barcelone, Port-Vendre, Cette, Marseille, Toulon, Corse, Sardaigne, Gênes, Livourne, Alger.	1 1/8 » 1 1/2	1 1/8 » 1 1/2	» 1/2 » 1
Naples, Sicile, Malte.	1 1/4 » 1 1/2	1 1/8 » 1 1/2	» 3/4 » 1
Venise et Trieste.	1 3/4 » 2	1 1/2 » 1 3/4	1 1/2 » 1 [illegible]
Tunis, Morée, Candie, Salonique, Constantinople, Smyrne, Chypre, Syrie, Egypte.	2 » 2 1/4	2 » 2 1/4	1 » 1 [illegible]
Iles Açores.	1 » »	1 » »	1 1/4 » »
Iles du Cap-Vert.	1 1/4 » »	1 » »	1 1/4 » »
Sénégal.	1 3/4 » 2 1/4	1 3/4 » 2 1/4	1 3/4 » 2 [illegible]
Golfe de Saint-Laurent pour aller et retour.	» » »	» » »	» » »
Terre-Neuve, aller et retour, compris les risques de séjour et de pêche.	» » »	» » »	» » »
Pêche de la baleine, mer du Nord.	» » »	» » »	» » »
Id. m. du Sud (9 à 10 0/0 l'an).	» » »	» » »	» » »
Boston, New-York, Philadelphie, Charlestown, Savannah.	1 » 1 1/8	1 » 1 1/8	1 1/8 » 1 [illegible]
Golfe du Mexique.	2 » 2 1/8	2 » 2 1/8	2 1/8 » 2 [illegible]
Saint-Domingue, Jamaïque, Terre-Ferme, Havanne.	1 1/2 » 1 3/4	1 1/2 » 1 3/4	1 3/4 » »
Nouvelle-Orléans, Porto-Ricco et Guyane.	1 1/2 » 1 5/8	1 1/2 » 1 5/8	1 5/8 » 1 [illegible]
Martinique, Guadeloupe, Saint-Thomas.	1 1/4 » 1 3/8	1 1/4 » 1 3/8	1 1/4 » 1 [illegible]
Maragnan, Fernambouc, Bahia, Rio-Janeiro.	1 1/8 » 1 1/4	1 1/8 » 1 1/4	1 1/4 » 1 [illegible]
Para, Rio-Grande, Rio-de-la-Plata.	1 1/2 » 1 3/4	1 1/2 » 1 3/4	1 5/8 » 1 [illegible]
Valparaiso.	2 1/4 » »	2 1/4 » »	2 1/4 » 2 [illegible]
Intermédios.	2 1/2 » »	2 1/2 » »	2 1/2 » 2 [illegible]
Lima.	2 3/4 » »	2 3/4 » »	2 3/4 » »
Guayaquil.	3 » 3 1/4	3 » 3 1/4	3 » 3 1/4
Mazatlan.	4 » »	4 » »	4 » »
Ile de Bourbon. . . . (retour 2 1/2 à 3 0/0.)	1 3/4 » 2	1 3/4 » 2	2 » 2 [illegible]
Ile Maurice.	1 3/4 » »	1 3/4 » 2	2 » 2 [illegible]
Côte de Malabar, Ceylan, côte de Coromandel, Bengale, Sumatra, détroits et Batavia.	2 1/2 » 3	2 1/2 » 3	2 1/2 » 3
Canton et Chine.	3 » 3 1/2	3 » 3 1/2	3 » 3 1/2
Risques de guerre suivant les chances du voyage.			

Navigation intérieure.

Hâvre à Paris. 3/8 0/0
Nantes à Orléans. 5/8 0/0

Assurances à l'année.

Pour un an.	8	à 9 p. 0/0.
(Franc d'avaries).	5	à 6 p. 0/0.
Pour six mois d'été.	4	à 5 p. 0/0.
(Franc d'avaries).	2 1/2	à 3 p. 0/0.
Pour six mois d'hiver.	5	à 6 p. 0/0
(Franc d'avaries).	3	à 4 p. 0/0.

TARIF

[...]RIES A ÉTABLIR DANS LES POLICES POUR LES RÉGLEMENS D'AVARIES.

....	de 15 en 15 fûts, quelle qu'en soit la contenance.
....	de 3 en 3 fûts.
[..]TE................	de 5 en 5 pièces et de 10 en 10 quarts.
OLIVES...........	de 2 en 2 pièces et de 3 en 3 demi-pièces.
....	de 8 en 8 barriques. de 6 en 6 caisses (Brésil). de 15 en 15 caisses (Havane). de 50 en 50 et de 100 en 100 sacs (Bourbon).
....	de 14 en 14 tierçons. de 25 à 30 sacs ou balles.
....	de 18 en 18 quarts.
....	de 30 en 30 sacs.
....	de 10 en 10 balles.
LE..............	par suron ou caisse.
....	de 4 en 4 surons, de 2 caisses en 2 caisses.
....	de 5 en 5 boucauts. de 40 en 40 balles.
....	de 10 en 10 balles.
[..]NVRE...........	par série, d'une valeur de 3000 fr. environ.
....	de 10 en 10 caisses.
[..]EN POIL..........	de 100 en 100 cuirs.
[..]E GRAINES ET DE [..]OISSONS.	de 40 en 40 barils de 200 livres. de 10 en 10 barils de 7 à 800 livres.
[..]DISES SÈCHES.....	par séries d'une valeur de 3,000 fr.

[...]archandises non désignées au présent tarif, les séries seront établies, [...] de valeur et de fûts, ou par séries de 2,500 à 3,000 fr.

Abandon en cas d'échouement avec bris.

[...]ue l'aliment de l'assurance se composera de [...], tels que vins, eaux-de-vic et esprits, [...]ura la faculté de faire l'abandon en cas d'é[...]nt du navire avec bris sans justification

de la perte des trois quarts; si cette clause est insérée dans la partie manuscrite de la police, cette condition donne quelquefois lieu à une augmentation de prime, et elle n'est accordée que pour les voyages de cabotage de France en France.

Courtage. Le courtage de 7 1/2 pour cent sur la valeur de la prime est alloué par les assureurs, et n'est point par conséquent à la charge des assurés.

Transbordement. Les assureurs prennent à leur charge les risques de transbordement au Hâvre ou Honfleur pour Rouen.

Risques de quarantaine. Les risques de quarantaine sont à la charge des assureurs au lieu de destination seulement.

Franchises. Quel que soit le montant du maximum de l'avarie, la franchise est toujours déduite du remboursement fait par les assureurs.

Assurance sur frêt et bénéfices. Les lois française n'admettant pas les assurances sur frêt et bénéfices, elles sont l'objet de polices d'honneur.

Ristourne. Les assureurs retiennent pour droit de ristourne demi pour cent pour les voyages au long cours, et un quart pour cent pour ceux de cabotage.

Primes. Les assurés, pour les sommes au delà de cent francs (celles au dessous se paient comptant), souscrivent des billets de prime payables à trois mois pour le cabotage; à six mois pour la côte O. de l'Amérique et les côtes N. et E. de l'Afrique; à douze mois au delà des caps de Horn et de Bonne-Espérance.

Coût de la police. Le coût de la police est de deux francs : il est payé par l'assuré.

Depuis que les assurances maritimes ont pris, à Paris, un développement tel qu'aujourd'hui nulle

place peut-être, ne présente un aussi grand nombre de compagnies, le besoin d'une police uniforme s'est fait sentir. Jusqu'à ce jour, les polices qui étaient en usage sur cette place, contenaient des conditions plus ou moins dissemblables, et lorsqu'une assurance d'une valeur considérable obligeait un négociant à recourir à plusieurs compagnies, il en résultait, dans les cas de pertes ou avaries, que l'assuré avait à subir des réglemens parfois contradictoires.

Ce n'est que depuis le 1er mai 1836 que les assureurs et les courtiers réunis ont mis fin à cette anomalie, en adoptant une police commune, dont les conditions générales imprimées sont exactement les mêmes pour toutes les compagnies; en sorte qu'à l'avenir, l'inconvénient qui vient d'être signalé ne pourra se reproduire. Cependant, chaque compagnie conserve le nom qui la distingue, en tête de la police qu'elle signe; voilà le motif qui a fait intituler cette police l'UNION DES PORTS.

PHILADELPHIE.

POLICE D'ASSURANCE.

La teneur des polices des compagnies établies à Philadelphie est en tout semblable à celle de la compagnie d'assurances des états de Pensylvanie, à quelque chose près, changée dans le memorandum, la

police suivante est celle de la compagnie d'assurances de l'Union.

Franchises d'avaries particulières.

« Il est convenu que *le sel*, *le froment*, *le ma s*, *les pois*, « *ou quelque sorte de grains que ce soit*; *le riz* (*excepté en* « *caisses*), *la drèche*, *le pain*, *le fromage*; *le poisson sec*, *les* « *cuirs et les peaux*, *le chanvre*, *le lin et la graine de lin*, *la* « *laine filée*, *tiges et tabac en feuilles*, *les fruits de toute* « *espèce*, *et tout autre article endommageable de sa nature*, « sont assurés francs d'avaries particulières. Toutes les autres « marchandises sont franches d'avaries particulières, sous la « déduction de 5 p. 0/0.

Contestations.

« Il est convenu que toute discussion qui s'élèvera, relative « à une perte sur cette police, sera soumise à trois personnes « au choix des parties; ces arbitres auront pouvoir de régler ce « différend à la pluralité des voix; leur jugement sera obligatoire pour les deux parties.

Ristourne des primes.

« En cas de ristourne, les assureurs retiendront demi « pour cent sur la somme assurée; et il est de part et d'autre « convenu qu'aucune prime ne sera ristournée ou annulée « pour cause de déviation faite au présent voyage, soit par les « propriétaires, soit par leurs agens.

Trafic illicite.

« Ne sont point à la charge de l'assureur, tous dommages « ou pertes qui pourraient survenir par suite de capture ou détention de l'objet assuré, pour ou par suite de contrebande « ou d'un trafic illicite ou prohibé.

Abandon.

« Il est mutuellement convenu que l'assuré ne pourra faire « abandon, parce que le port de destination serait bloqué, « mais il devra poursuivre au risque des assureurs pour tout « autre port convenable et voisin, non bloqué; et en cas de « capture ou détention, il ne sera fait abandon que soixante « jours après l'avis qui en aura été reçu, à moins de condamnation déjà prononcée. »

(*Voyez* les notes à la fin des polices de Baltimore et de Londres.)

ROTTERDAM.

POLICE D'ASSURANCE SUR MARCHANDISES.

Cette police ne diffère de celle sur corps que dans les détails qu'elle donne sur la durée des risques, à la charge des assureurs qui commencent du moment où les marchandises quittent le rivage pour être mises à bord, et continuent jusqu'au moment où elles ont été débarquées au lieu de leur destination, pourvu que le déchargement s'opère dans les quinze jours de l'arrivée du navire, à moins d'empêchemens légaux qui viendraient à retarder le débarquement, et qui devraient être prouvés en cas d'avaries ou d'accidens. Durée des risques.

OBSERVATIONS.

(*Voyez* les observations et la police relatives à Amsterdam.)

ROUEN.

POLICE D'ASSURANCE.

Nous soussignés, reconnaissons avoir pris à nos périls, risques et fortune, de vous, M. . . . . ce acceptant, les sommes que chacun de nous aura ci-dessous signées, pour en supporter, pendant le voyage ci-après spécifié,

les pertes et dommages qui pourront arriver sur les effets qui seront énoncés, pendant le cours d'icelui, aux clauses et conditions suivantes :

Observation générale.

Article 1er. Nous, Assureurs, déclarons vous garantir e indemniser des pertes ou dommages qui pourront arriver au objets par nous assurés, par les causes énoncées aux article suivants, parce que vous, sieur Assuré, serez tenu de nous paye la prime ou profit des risques de ladite assurance, suivan qu'elle sera ci-après convenue et arrêtée.

Risques garantis par les assureurs.

Art. 2. Toutes pertes et dommages qui arriveront aux objet par nous assurés, soit par tempête, naufrage, échouement, abor dage fortuit, relâches forcées et changemens forcés de route, d voyage ou de vaisseau, baratterie de patron, par jet, feu, é généralement par toutes autres fortunes de mer, sont à no risques.

Nous sommes aussi garants de tous risques de capture légal ou illégale, pillage ou molestation de la part des insurgés espagnols et portugais d'Amérique, connus sous le nom d'Indépendants, ou des sujets de tous autres peuples ou puissance non reconnus du Gouvernement français, lors même que ce sinistres auraient lieu en vertu de commissions ou de lettres d marque ; garantissons également tous pillages, arrêts ou capture de la part de tous sujets de Puissances barbaresques, hor le cas de guerre ; et enfin, toutes pirateries.

Risques non garantis par les assureurs.

Art. 3. Ne sont pas à notre charge : 1° les risques de guerre, capture, hostilités, représailles, arrêts de Princes et molestation quelconques de la part de tous gouvernemens reconnus par le Gouvernement français ; 2° les déchets, diminutions, pertes ou altérations de toute nature qui arriveront par vice propre de la chose ; 3° les pertes et dommages résultant de contrebande et commerce clandestin ; 4° la baratterie du patron, seulement à l'égard des propriétaires de navires ou leurs ayant-droit, lorsqu'elle sera accompagnée de dol ou fraude, et que le capitaine sera de leur choix ; 5° enfin, les vivres et gages des équipages, vis-à-vis les assurés sur corps, pendant les réparations du navire, et tous frais quelconque de quarantaine.

ART. 4. Nous vous garantissons des risques de quarantaine, moyennant une augmentation de prime qui sera déterminée suivant leur importance. Risques de quarantaine.

ART. 5. Les risques sur corps courent du moment où le navire a commencé à prendre charge, ou, à défaut de chargement, de celui où il a fait voile; ils continuent pendant tout le voyage assuré, et se terminent vingt-quatre heures après l'arrivée du navire au lieu de sa destination, et qu'il y est amarré ou ancré à bon sauvement. Durée des risques sur corps.

ART. 6. Les risques sur marchandises, denrées ou espèces, commencent au moment de leur embarquement, et finissent après leur mise à terre au lieu de destination. En cas d'assurance en prime liée, ils continuent sur les objets substitués aux premiers, jusqu'à concurrence de la somme assurée. Durée des risques sur marchandises.

Les risques de transport immédiat de bord à terre et de terre à bord, soit par barques, bateaux, chaloupes, canots ou autres allèges, sont, dans tous les cas, à la charge de nous, Assureurs.

ART. 7. Nous, Assureurs, ne paierons que l'excédant de trois p. cent pour les avaries sur corps de navire; ne seront admis dans le compte de ces avaries que les objets qui remplaceront ceux brisés ou détériorés par fortune de mer pendant le cours du voyage assuré, et le coût justifié de ces objets, y compris la main-d'œuvre et fournitures accessoires, telles que brai, goudron, étoupes, etc., subira un tiers de rabais, pour compenser la différence entre le neuf et le vieux (les ancres exceptées). Toutefois, pour les voyages de long cours, cette retenue aura lieu seulement sur les bois, voiles et cordages, et autres objets sujets à dépérissement. La retenue sur les chaînes de fer sera d'un sixième dans tous les cas. Réglement des avaries sur corps.

ART. 8. En cas d'avaries particulières sur les navires faisant les voyages de la pêche au Grand-Banc, aux bancs de Miquelon, et à la côte de Terre-Neuve, au Dogger-Banc, sur les côtes d'Islande et autres lieux, nous, Assureurs, sommes exempts de la perte des câbles, ancres et ustensiles de pêche résultant du mouillage auxdits lieux. Assurances sur navires destinés pour la pêche.

Il est en outre convenu, quant aux navires faisant les voyages

de la pêche à Terre-Neuve, que la retenue sera de trois pour cent pour les avaries de la traversée d'aller et retour, de cinq pour cent pour celles à la côte, et de dix pour cent pour celles arrivant pendant le mouillage sur le Grand-Banc.

Franchises d'avaries particulières sur marchandises.

ART. 9. Dans les cas d'avaries particulières sur marchandises, nous ne paierons que l'excédant de :

TROIS POUR CENT SUR LES	CINQ POUR CENT SUR LES	DIX POUR CENT SUR LES		QUINZE POUR CENT SUR LES
Bœuf et Lard salés. — Beurre. Bois de teinture et autres. Cacao et café en futailles. Cannelle. — Cire. Charbon de terre. Cochenille. — Clous de girofle. Cordages. Coton. Draperies. — Laines lavées. Indigo. Métaux, Piment en barils. Savons. — Suif. — Thé. Toileries et autres étoffes.	Alizari. Alun. Cacao en sacs ou balles Café en sacs ou balles. Garance en futailles. Gingembre en futailles. Gomme en futailles. Piment en sacs. Poivre. Riz. Sucre en futailles ou caisses. Tabac en fûts. Quercitron. Rocou. Verdet.	Amandes. Amidon. Anis. Blé et autres grains, graines et grenailles. Café en grenier. Chanvre et Lin. Colle de poisson. Corinthes. Crême de tartre. Crins et poils de toutes espèces. Cuirs secs et peaux. Drogueries. — Miel. Farines en barils et en sacs. Gingembre en sacs.	Gomme en sacs ou grenier. Liége et bouchons Liquides. Livres. — Papier. Pelleteries. Poissons secs et salés. Poivre en grenier. Potasse et perlasse. Riz en sacs. Sel de Soude. — Soude. Soufre et fleur de soufre. Sucre en sacs ou balles. — Sumac. Suc ou jus de bois de réglisse. Tabac en balles. Tourteaux de lin ou de colza.	Alcalis. Cacao en grenier. Fromages. Fruits verts et secs. Laines en suint. Légumes secs. Plumes. Marchandises sujettes à la rouille. Salpêtres. Sel.

La quotité d'exemptions sur les marchandises non désignées
tableau précédent est de cinq pour cent. En cas d'avaries sur
liquides et autres marchandises sujettes au coulage, quelle
e soit la cause de ces avaries, nous ne paierons que l'excédant
dix pour cent. Le coulage ordinaire n'est pas à notre charge,
st fixé à deux pour cent.

ART. 10. Les avaries ne provenant que de frais seront remboursées, sous la retenue de un pour cent. Lesquelles avaries, c celles particulières, le cas échéant, seront cumulées, et la nue sera prise sur ces dernières seulement. Frais remboursés par les assureurs, mode de paiement.

ART. 11. Dans le cas d'avaries grosses ou communes, soit sur ps, soit sur marchandises, nous ne vous paierons que l'excét de un pour cent. Franchises d'avaries grosses.

ART. 12. Sont francs d'avaries particulières, hors les cas d'adage ou d'échouement, les glaces, les verreries, les liquides en teille, les porcelaines et autres marchandises fragiles et sues à la casse. Nous, Assureurs, en répondrons dans les deux ci-dessus seulement, et la retenue sera de quinze pour cent. Avaries particulières non garanties par les assureurs, sauf les cas d'abordage et d'échouement.

ART. 13. Nous sommes exempts des avaries provenant du propre de la chose assurée. Avaries provenant du vice propre de la chose assurée.

ART. 14. Les avaries grosses ou communes, et les avaries iculières ne pourront jamais être cumulées, non plus que s d'aller et de retour; elles seront réglées séparément, et etenues seront faites sur chaque espèce d'avaries. Avaries grosses et particulières non cumulées.

ART. 15. Les franchises stipulées aux articles 7, 8, 9 et 12 nt toujours prélevées sur le montant des sommes assurées, s stipulées aux articles 10 et 11, seront prélevées seulement les sommes qui auront contribué dans les réglements d'aes. Mode de prélèvement des franchises stipulées précédemment.

ART. 16. Toutes avaries grosses ou provenant de frais, soit corps, soit sur marchandises, pour les navires allant à l'étranseront remboursées, sous déduction de la franchise, d'après églement qui aura été fait au port de déchargement, sans r égard aux lois et usages de France. Remboursement des avaries grosses pour les navires allant à l'étranger.

ART. 17. Dans le cas où le navire, pendant le cours de son ige, serait forcé de relâcher dans un port quelconque pour Réglement des frais provenant de relâche forcée.

s'y réparer, ou pour quelque cause que ce puisse être, les frai et dépenses que sa relâche occasionnera ne pourront être réglé qu'à la fin du voyage, parce que, si le navire était pris ou perd avant d'être arrivé au port de sa destination, les avaries souffer tes par le navire ou autres objets assurés pendant le cours d voyage, ne seront plus à la charge des Assureurs, qui ne pou ront jamais rien payer au-delà des sommes assurées.

Risques des mers du Nord et de la mer Noire.

ART. 18. Si l'assurance est faite au mois ou à l'année, no entendons être exempts des risques des mers du Nord (au-de de Dunkerque) et de ceux de la mer Noire, depuis le 1er octob jusqu'au 1er avril.

Assurances en prime liée pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance.

ART. 19. Dans le cas d'assurances en prime liée sur navi destinés pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonn Espérance, il est accordé aux capitaines, soit en temps de pa soit en temps de guerre, huit mois de séjour, à compter du j où ils auront abordé au premier port de la Colonie dans laqu ils auront commencé leurs opérations, et six mois seulement p les autres voyages. Après ce temps, chaque mois de séjour d nera lieu à une augmentation de prime de demi pour cent j qu'au douzième mois de séjour, après lequel temps les Assure seront déchargés de tous risques. Dans ce cas, nous tiend compte à l'Assuré du tiers de la prime liée convenue dan police (tant sur corps que sur facultés) et l'Assuré nous t dra compte de son côté des augmentations acquises, comm vient d'être dit, en raison de la prolongation de séjour.

Droit de ristourne.

ART. 20. Le droit de ristourne ou résiliation, pour les a rances en prime simple, est fixé à un quart pour cent, toute fois qu'il n'y aura eu aucun aliment donné à la police.

Cas où le délaissement est admissible.

ART. 21. Le délaissement ne pourra être fait, savoir :

Pour le corps du navire, que dans les cas de naufrage, chouement avec bris qui le rend innavigable, ou d'innavigab par toute autre fortune de mer;

Pour le chargement, que dans le cas de perte ou détériora des objets assurés, si la détérioration ou la perte excède trois quarts de leur valeur, quand même le navire aurait naufrage ou échoué avec bris;

A défaut de nouvelles du navire, au port de destination, nous, Assureurs, ne pourrons refuser l'abandon et par suite le remboursement, après dix-huit mois, pour les voyages au-delà des caps Horn et de Bonne-Espérance; après un an, pour les autres parages de long cours et de grand cabotage; et après six mois, pour le petit cabotage, à compter du jour du départ, ou du jour auquel se rapporteront les dernières nouvelles reçues.

ART. 22. En cas de perte du navire, l'Armateur restera passible des gages dûs à l'équipage antérieurement au voyage pendant lequel le sinistre aura lieu, quand même le risque aurait été souscrit en prime liée. Gages dûs à l'équipage.

ART. 23. Toutes pertes à la charge de nous, Assureurs, seront payées trois mois après la justification du sinistre, au porteur de la présente police, sans exiger de procuration, s'il est aussi porteur des pièces justificatives. Paiement des pertes.

Les avaries seront payées immédiatement après le réglement. Paiement des pertes.

ART. 24. Nous vous dispensons de nous faire signifier les événemens lorsqu'ils seront insérés dans le Bulletin commercial de cette ville, où dans le Journal du Hâvre.

ART. 25. Faculté est accordée à tous les navires de faire toutes escales volontaires, soit en montant, descendant ou rétrogradant, moyennant une augmentation de prime, d'un quart pour cent pour chacune d'elles. Transbordement

Faculté est encore accordée aux navires montant et descendant la Seine, de toucher au Hâvre et à Honfleur, et, dans le premier cas, d'y transborder, comme aussi de relever d'un côté à l'autre du port de Rouen, pour décharger ou transborder, sans augmentation de prime.

ART. 26. Les Assureurs et les Assurés, chacun en ce qui le concerne, s'engagent en outre à se conformer aux lois et réglemens maritimes, en ce qui n'y est pas dérogé par la présente.

ART. 27. Toutes contestations pour l'exécution des conditions de la présente police seront jugées par deux arbitres, négocians ou anciens négociants de la place, amiablement nommés, l'un par vous, sieur Assuré, l'autre par nousdits, Assureurs, lesquels Contestation

arbitres devront, avant de prendre connaissance de l'affaire, s'en adjoindre un tiers pour prononcer, au cas de partage.

Renonciation à lieue et demie [p]ar heure.

Lesquels risques nous avons pris, sur bonnes ou mauvaises nouvelles, renonçant réciproquement à la lieue et demie par heure, de vous. . . . . .

TARIF

DES SÉRIES A ÉTABLIR DANS LES POLICES POUR LES RÉGLEMENS D'AVARIES.

VINS	de 10 en 10 fûts.
EAU-DE-VIE	de 5 en 5 fûts.
ESPRIT 3/6	de 2 en 2 fûts.
ESSENCE	de 3 en 3 fûts.
HUILE D'OLIVE	de pièce en pièce. de 2 en 2 demi-pièces, et de 4 en 4 quarts.
SUCRE	de 5 en 5 barriques ou tierçons. de 15 en 15 quarts. de 5 en 5 caisses. de 25 en 25 balles.
CAFÉ ET CACAO	de 2 en 2 boucauts. de 3 en 3 tierçons. de 10 en 10 quarts. de 20 en 20 sacs.
POTASSE ET SELS DE SOUDE	de 3 en 3 fûts.
POIVRE	de 5 en 5 balles et de 10 en 10 robins.
COTONS	de 5 en 5 balles.
COCHENILLE	sur chaque suron.
INDIGO	de caisse en caisse et de suron en suron.
TABACS	de 5 en 5 boucauts et de 25 en 25 balles.
LAINES	de 5 en 5 balles.
CHANVRE ET LIN	de 10 en 10 balles.
SAVONS ORDINAIRES	de 10 en 10 caisses.
Dito BLANCS	de 5 en 5 dito.
HUILES DE GRAINES ET DE POISSON	de 3 en 3 fûts de 500 kilog. et au-dessus, et de 10 en 10 barils.
GARANCES	de boucaut en boucaut.
CUIRS	de 50 en 50 cuirs.

N. B. Marchandises sèches, par séries d'une valeur de 1,000 à 1,200 francs, et distinctement sur chaque marque. — Si l'on assure des marchandises non désignées au présent tarif, les séries auront lieu par analogie de valeur et de fûts.

OBSERVATIONS.

Les franchises d'avaries sont toujours déduites du montant des avaries, quel que soit leur maximum. Franchises d'avaries.

Si un navire est obligé de faire une relâche intermédiaire pendant le cours de son voyage, les assureurs en prennent ordinairement le risque à leur charge, moyennant une augmentation de prime d'un quart pour cent pour chaque relâche, mais cette condition doit être stipulée dans la police. Navigation et ce qui regarde les relâches intermédiaires.

Les lois françaises n'admettant pas les assurances sur frêt, elles font le sujet d'une police d'honneur. Assurances sur frêt.

Le courtage est à la charge de l'assuré. Courtage

STOCKHOLM.

POLICE D'ASSURANCE.

La compagnie d'assurances maritimes de Stockholm assure à M. . . . . . . ou quiconque pour lui, agira, partie ou tout de. . . . . . . à. . . . . . sur. . . . . . qui déjà . . . . . chargé ou près de l'être, à bord du . . . . . . appelé le . . . . à la garde de Dieu ! commandé par. . . . . capitaine, ou par quiconque le sera à sa place, ou sous quelque nom que ledit navire ou capitaine soit ou puisse être désigné ; lesquelles marchandises quel que soit leur prix plus ou moins, ont été de commun accord évaluées à. . . . .

le capitaine. . . . . . . *étant, suivant lettre reçue de. . . .*
le. . . . . prêt à mettre à la voile au premier bon vent.

Durée du risque.

La compagnie d'assurances prend à ses risques et sous sa responsabilité, tous risques et accidens qui pourraient survenir du jour et du moment où ces marchandises seront portées à la place de chargement, ou sur la plage, pour y être embarquées ou transportées sur d'autres navires, bateaux, alléges ou chaloupes, à bord dudit navire, et jusqu'au moment où lesdites marchandises seront arrivées à leur lieu de destination sus-mentionné, et qu'elles auront été débarquées dudit navire sur la place du débarquement, ou portées sur la plage par tout autre navire, chaloupe, bateau ou allége, sans aucun dommage; lequel débarquement doit s'effectuer dans les quinze jours après l'arrivée dudit navire dans le port sus-mentionné, époque à laquelle le risque n'est plus à la charge de la compagnie d'assurances, à moins que ce débarquement ne puisse être effectué dans le temps prescrit, par quelqu'empêchement légal ou détention; ce qui devra être prouvé en cas de perte et de dommage.

Le capitaine étant maître de régler sa route et d'effectuer son voyage de la manière qu'il jugera la plus avantageuse, il peut aussi, soit forcé par la nécessité, soit de sa libre volonté, toucher à tout port ou à toute rade qu'il voudra, dans le cours de son voyage.

S'il était nécessaire de débarquer des marchandises du bord pour les réembarquer sur un autre bâtiment, quelle que soit sa dimension, l'assuré a la liberté de le faire, sans attendre la sanction ou la permission de la compagnie d'assurances; ladite compagnie devant, pour lesdites marchandises, courir les mêmes risques et encourir la même responsabilité que si l'embarquement et le réembarquement n'avaient pas eu lieu.

Garantie du risque.

La compagnie d'assurances doit encore être responsable de tout dommage qui pourrait survenir auxdites marchandises, par les divers dangers de mer : tempêtes et mauvais temps, naufrage, échouage, sombrage, dérive par les glaces, feu, erreur de navigation, captures et saisies par arrêts de rois,

reines, princes ou gouverneurs, république ou peuple, sous quelque nom ou forme qu'elles soient faites, représailles, détention, pillage par violence, exécuté par un vaisseau de guerre ou par un croiseur, un corsaire, un pirate ou un ennemi; mauvaise conduite, négligence et obstination du capitaine et de l'équipage, aussi bien que de tout autre danger et accident qui pourrait être occasionné à l'insu de l'assuré et sans son consentement, sans exception quelconque, la compagnie se mettant elle-même, en toutes ces circonstances, au lieu et place de l'assuré, le tenant quitte de tout dommages et pertes, et s'engageant à payer à l'assuré, à son agent ou fondé de pouvoirs, toute perte et dommage qu'il pourrait essuyer sur la somme assurée, et cela dans le délai d'un mois après que la perte ou le dommage aura été prouvé à la compagnie d'assurances. Tout dommage ou accident survenant, l'assuré doit, par lui ou par ses agens, employés ou fondés de pouvoir, user de toutes ses facultés et moyens pour que les susdites marchandises ou portion d'icelles soient défendues, sauvées et recouvrées. De même, l'assuré, soit par lui, soit par d'autres personnes, doit faire ce qui dépendra de lui pour le sauvetage desdites marchandises, suivant les lois et les réglemens de chaque pays et de chaque place, et tâcher que tout article sauvé soit vendu, sans au préalable attendre l'avis ou le consentement de la compagnie d'assurances; laquelle doit être tenue au paiement de tous les frais qui s'ensuivront, et de tout dommage qui en résulterait, que les objets soient ou non sauvés; et le montant des frais duement certifié par ceux qui les auront faits, sera admis sans discussion, et quelle que soit la chose sauvée, elle ira au crédit de la compagnie d'assurances.

Paiement de pertes.

Par suite de toutes ces conditions, la Compagnie d'assurances a reçu au comptant la prime convenue de. . . .

FRANCHISES DE DOMMAGE ET D'AVARIES AUTRES QUE CELLES D'ÉCHOUAGE.

—

Franchises d'avaries. La Compagnie se réserve cependant d'être exemptée de payer les avaries et les dépenses qui proviendraient de staries ou jours de planche, comme encore les dommages et avaries au-dessous de trois pour cent, excepté sur les marchandises susceptibles d'être endommagées facilement, telles que laines, lin, cire, stokfiches, harengs, sel, grains, pois et sucre, et autres articles semblables, dont la franchise est de dix pour cent. Pour tout le reste, elle se soumet aux règles d'assurances et d'avaries établies par Sa Majesté royale notre très gracieux souverain, et s'engage de bonne foi à observer et remplir sans délai, toutes les conditions auxquelles elles se soumet. Fait et conclu à Stockholm, le. . . . . etc.

En faveur de la Compagnie d'assurances maritimes de Stockholm, et conformément aux conditions contenues dans ses réglemens.

OBSERVATIONS.

Deux associations d'assurances maritimes avec privilége existent en ce moment en Suède, savoir:

La Compagnie d'assurances de Stockholm, et

Stockholm's Sjoforsakrings Bolag;

Toutes deux résidant à Stockholm.

L'assurance sur corps peut être portée jusqu'à 58,000 rixdales de banque.

On trouve peu d'assureurs particuliers.

Les polices d'assurances prescrites par les lois expliquent la majeure partie des risques que cou-

rent les assureurs, aussi bien que les priviléges lont ils jouissent; mais ces établissemens paient a totalité du dommage dans le cas de *perte totale* et lans celui d'*avaries générales*, toutes les fois qu'elles ;'élèvent à un pour cent. D'un autre côté, les assu-·eurs ont adopté les clauses générales suivantes, qui sont insérées dans les polices, savoir :

SUR BATIMENS.

« Assurés francs d'avaries causées au navire par tempêtes, mauvais état ou vieillesse, à moins qu'il n'ait touché sur fonds ou sur roches. »

Clauses spécia les dernièremen adoptées.

SUR MARCHANDISES.

« Garanties franches de diminution, dommage et dépérissement à moins d'échouage. »

Réglement d'a varies commu nes.

Les statuts d'assurances et d'avaries du 2 octobre 1750, et l'appendice du 8 mai 1817 sont en vigueur; ceux-ci, ainsi que les usages sont plus conformes à ceux de Hambourg qu'à ceux d'Angleterre; ainsi par exemple, les articles suivans sont admis dans une avarie générale.

Les gages et les provisions du capitaine et de l'équipage; les frais de port et de pilotage, tant à l'entrée qu'à la sortie du navire; les frais de débarquement, de réembarquement et d'emmagasinage des marchandises pendant le séjour du navire dans le port où il aura touché pour se réparer; même des dommages et des pertes de *nature à être supportées par le navire seul.*

Le navire contribue au prorata de sa valeur, esti-

mée dans le dommage; sans admission des sommes payées pour réparations ou pour fournitures de son matériel portées dans l'avarie générale, s'il n'est point assuré en entier, ou s'il l'est seulement pour la moitié. Mais si le navire, ou une portion dépassant la moitié de sa valeur, est assuré, il contribue pour la somme entière pour laquelle il est assuré.

Le frêt n'est en aucune sorte passible de contribuer à l'avarie générale.

La coutume générale des assureurs suédois est de payer les avaries générales des navires et des marchandises destinées pour des ports étrangers, suivant le réglement d'avaries *fait dans ces pays* par des personnes duement autorisées ou par des cours de justice, sans aucune altération, lors même que le règlement serait fait d'après des principes entièrement contraires aux lois et aux coutumes de Suède; pourvu que ces principes soient fondés sur la loi ou se rapporter aux coutumes, *bona fide* de la place du déchargement.

Sur la production des titres établissant la perte, les Compagnies d'assurances font l'avance aux assurés d'à peu près la somme qui pourrait leur être dûe.

Quoique les assureurs aient fixé un mois pour le paiement des sinistres, calculé depuis le jour où la perte a été prouvée et réglée, les paiemens ont généralement lieu quelques jours après, pourvu que le réglement soit exact.

Les honoraires d'un réglement d'avaries, soit générales, soit particulières, ou d'un sinistre, sont

de demi pour cent de leur valeur ou de la somme assurée, et à la charge des assureurs.

Si les assureurs n'approuvent pas le réglement d'avaries ou l'établissement du sinistre fait en Suède, ils soumettent l'affaire à quatre arbitres, choisis, deux par chacune des parties; et si le jugement de ces arbitres n'était pas encore reconnu bon, on en appelle à la suprême cour des Assurances, où l'affaire est jugée en définitive et sans appel. Les frais de cette cour sont très faibles, et consistent ordinairement en deux pour cent de la somme en discussion; lesquels deux pour cent sont à la charge de la partie perdante. Mais rarement on a recours soit aux arbitres, soit à la cour de justice.

La prime d'assurance doit être immédiatement payée à la Banque, ce qui n'est cependant pas toujours observé.

Le coût de la police timbrée est à la charge de l'assuré, mais c'est une bagatelle.

TRIESTE.

POLICE D'ASSURANCE

SUR CORPS, AGRÈS ET APPARAUX, AU RISQUE ORDINAIRE.

La Compagnie assure au risque accoutumé, le corps, les agrès, les appartenances, etc., du navire qui actuellement est ou doit être soumis au danger de mer, commandé par le capitaine ou patron, et pour le voyage ou le temps déclarés au bas de la présente, aux conventions, conditions et coutumes suivantes, et conformément à ce qui sera conclu et inséré plus bas, même lorsque ces conditions différeraient des présentes.

Risques garantis.

Art. 1er.—Les désastres et accidens de mer, de naufrage, d feu, d'échouement avec bris, de corsaires, de pirates, de que que genre que ce soit, et tous accidens fortuits de quelq nature qu'ils doivent ou puissent arriver, seront supportés p la Compagnie, sauf les exceptions expressément stipulées da les articles suivans.

Risques non garantis.

Art. 2.—La Compagnie n'est pas responsable des dommag éprouvés par le corps du navire, ses agrès et ses apparaux, da les cas où, conformément aux lois et usages, les réparatio entrent en proportion en ligne d'avaries, de même que dans l cas où, par tel accident que ce soit de navigation, le capitai ou patron pendant le voyage assuré, est obligé de réparer navire et de le décharger, afin de le mettre en état de continu son voyage. La Compagnie excepte également les dommag éprouvés, de quelque manière que ce soit, par les seuls agr ou apparaux, lorsque le corps du navire est sauvé.

Changement de capitaine ou de nom.

Art. 3.—L'assurance restera valide et en due forme, et l risques à la charge de la Compagnie seront les mêmes, qua bien même erreur aurait été faite sur le nom du capitaine patron qui commande le navire, et quand par cause de mort toute autre cause légale, le capitaine ou patron viendrait à changé, pourvu que l'intervention de toute autre circonsta prouvât la vérité et l'identité du risque assuré.

Changement de route.

Art. 4. L'assurance reste valide et en due forme, dans to les directions que le capitaine ou le patron pourra pre dans le voyage établi, ou dans le terme convenu, d'aprè règles de sa profession, naviguant à droite ou à gauche, au ou sous le vent, une ou plusieurs fois, faisant toutes relâ dans des ports, rades, places et lieux qui pourront se tro sur sa route et même en dehors (pourvu qu'il ait été po hors de cette route par l'urgence de la navigation ou pour de salut), marchant, s'arrêtant, chargeant, déchargeant, chargeant et faisant tout ce que bon lui semblera, pourvu q ne change pas le voyage, et qu'il ne dépasse le laps de te assuré.

L'assurance reste également valide et en due forme mê

DÉSIGNATION DES ARTICLES.	QUOTITÉS DE FRANRÈS DÉSIGNÉES :		
	PARIS, ROU LE HAVR NANTES, B DEAUX ET MARSEI (Nouv. pol	ONDRES, ERPOOL, LCUTTA, MAURICE.	NEW-YORK, BOSTON, PHILADELPHIE, BALTIMORE et LA NOUVELLE-ORLÉANS.
	Quand l' dessous sti	lées, les assureurs paient la	
Salpêtre.	15		100
Savons.	3		5
Schals.	5		5
Sels.	15 et 20		100
Soies de porcs.	10		5
Soieries.	3 et 5		5
Soude.	10 et 15		5
Soufre.	3, 5		5
Sucre.	3, 5		5 et 7
Suif.	3 et 5		5
Sumac.	10	5 (4)	5
Tabacs.	5, 10		100
Tartre.	5 et 10		5
Teintures.	5	3	5
Thé.	3		5
Toileries et autres étoffes de lin et de coton.	3 et	5 3	5 5
Tourteaux.	5 et 1	3	100
Verreries.	15	3	5
Vins, huiles, etc.	10 et 1	3	5
Vif-argent.	3	3	5
Verdet.	3 et	3	5
Zinc.	3		

eurs ne remboursent rien, si le

(1) Quelque considérables que puis p. o/o. Selon les assureurs de navire arrive à bon port, mais s'il alléger. Hambourg, un navire est censé n'avo r les assureurs de Londres,

(2) Lorsqu'il y a eu échouement,

(3) L'observation qui précède (n.

(4) Lorsque les tabacs assurés à ne donne lieu à aucune indemnité

(5) Si une avarie sur les liquide qu'il soit entré dans un port de les assureurs d'Amsterdam n'en remb relâche et qu'il y ait déchargé sa c o p. o/o, et encore faut-il que ce

(6) En cas d'avarie sur les vins cclées en fer. navire ait échoué ou fait naufrage,

(7) En France, l'avarie sur les li

pour tout le temps que le navire pourra être employé par l'autorité ou au service du souverain ou de la nation.

Art. 5. — La Compagnie aura acquis la prime, du moment qu'elle aura signé la police d'assurance, et la responsabilité des risques commencera à courir du jour et de l'heure que ledit navire mettra à la voile pour sa destination, et finira vingt-quatre heures après que le navire, sain et sauf de tout risque, aura mouillé dans le port où doit se terminer le voyage assuré; dans l'assurance pour un temps déterminé, soit d'entrée soit de sortie, la Compagnie sera responsable du risque pendant tout le temps que le navire séjournera dans les ports qui se trouveront sur sa route. Durée des risques.

Art. 6. — L'assureur prouvera la substance et la valeur du risque par la présentation de documens en vertu desquels il a fait l'assurance; la valeur du corps, des agrès, etc., du navire, sera estimée d'après l'évaluation, bonne ou mauvaise, faite dans le présent accord, et l'intérêt sera calculé sur la même base. Evaluation du risque assuré.

Art. 7. — Dans le cas où l'abandon pourra être fait, et pour tous les risques à la charge de la Compagnie, l'assuré, ses commis ou ses agens devront donner à la Compagnie communication de toutes les nouvelles reçues; et cette communication devra avoir lieu dans les trois jours qui suivront la réception des nouvelles, ou plus tôt, si faire se peut. Notification de sinistres.

Art. 8. — L'abandon en faveur de la Compagnie devra être fait dans l'espace de six mois, à dater du jour de ladite communication, en présentant les preuves du risque, du mandat, du sinistre, ainsi que la déclaration de toutes les assurances que l'assuré aura faites ou commises, de même que de celles qu'il a ordonnées; des sommes qu'il a prises à la grosse sur le corps, quille, etc., du navire; faute de quoi, le terme du paiement qui doit prendre date du jour de l'abandon du navire, sera ajourné jusqu'à la production desdites preuves et déclarations, sans qu'il puisse en résulter aucun délai au terme fixé pour l'exécution de l'acte d'abandon, après quoi cet abandon ne sera plus reçu. Notification de l'abandon.

Art. 9. — En cas de naufrage ou d'échouement avec bris, Obligation de l'assuré dans le cas de sinistre.

l'assuré, ses commis ou ses agens devront, et cela sans préjudi de l'abandon qui devra être fait en temps et lieu convenabl procurer le recouvrement tant du corps que des agrès, et l frais en résultant leur seront remboursés, sur l'attestation qu'i en feront sous serment, sur le montant et la valeur des articl sauvés.

Obligation de l'assuré dans le cas d'arrêt de prince.

ART. 10. — Dans le cas d'arrêt par un pouvoir quelconque ou par ses corsaires, avis devra en être donné conformément l'art. 7. L'abandon ne pourra être fait qu'après le premi jugement de la cour, ou au moins avant six mois à dater d l'avis donné de l'accident, en présentant à la Compagnie l attestations et les déclarations exigées par l'art. 8, et l'assuré, s commis ou ses agens devront, dans ce délai fixé, faire tout diligences pour obtenir la délivrance du navire arrêté ; la Com pagnie pourra séparément, ou avec le concours de l'assuré, ag dans le même but, tant dans ce cas que dans ceux relatés l'article précédent.

Défaut de nouvelles.

ART. 11.—Après l'expiration d'une année, depuis le dépa du navire ou depuis les dernières nouvelles reçues, l'assu déclarant n'avoir reçu aucune nouvelle subséquente dudit na vire, il pourra faire l'abandon à la Compagnie et demander l paiement du montant de l'assurance, sans qu'il soit besoin d prouver la perte du navire. Ce terme écoulé, l'assuré a pou agir le délai fixé par l'art. 8; si passé cette époque le navi arrivait sain et sauf au lieu de sa destination, l'abandon ser considéré comme n'ayant pas eu lieu, ledit navire restant l propriété de l'assuré, et dans le cas où le paiement en aurait ét fait, l'assuré devra rembourser la somme reçue avec l'intér de demi pour cent par mois pour tout le temps que cette somm sera restée en ses mains.

Cas où l'assurance est nulle.

ART. 12.—Toute assurance faite après la perte ou l'arrivé des articles assurés est considérée comme nulle et non avenue toutes les fois qu'il est présumé que l'assuré aurait pu avoi connaissance de la perte, ou la Compagnie être informée d l'arrivée des objets assurés avant la signature du contrat.

Présomption de la connaissance du sort du navire.

ART. 13.—La présomption existe, si, en comptant quatre mille

et demi communes d'Italie par heure (sans préjudice des autres preuves), il est reconnu que de la place où a eu lieu l'arrivée ou la perte du navire, cette nouvelle a pu être sue avant la signature du présent contrat. Cette présomption sera sans effet, si l'assurance est faite sur *bonnes ou mauvaises nouvelles*.

ART. 14.—Dans le cas où un ristourne de prime aurait lieu, soit du consentement des deux parties, soit par des motifs obligatoires, la Compagnie n'en touchera pas moins une prime de demi pour cent. Ristourne.

ART. 15.—Lorsque la Compagnie est reconnue débitrice pour un sinistre, la somme assurée sera payée, soit à l'assuré, soit à tout autre porteur légal de la police, immédiatement et sous l'escompte de six pour cent en lettres de change à trois mois de date; la prime d'assurance est payée par l'assuré au moment de la signature du contrat. Remboursement des pertes.

ART. 16.—Dans tous les cas de discussion pour dommages majeurs, la Compagnie s'oblige à payer à l'assuré la somme assurée, avant le procès; toutefois ce paiement ne sera fait qu'autant que l'assuré aura fourni bonne et valable caution qui l'oblige au remboursement à la Compagnie de la somme payée par elle; et dix pour cent en sus si la sentence est en faveur de la Compagnie, et de plus l'intérêt à raison de six pour cent par an. Paiement provisoire des pertes

ART. 17.—Pour tous les cas non prévus par la présente, et pour toutes les contestations qui pourraient survenir entre les parties, ces dernières s'en rapporteront aux dispositions de l'ordonnance de la marine française de 1681, jusqu'à ce qu'une ordonnance plus récente soit rendue par la cour de Vienne, ou bien qu'il soit dressé un code à ce sujet. Contestations

Pour l'accomplissement de toutes les clauses contenues dans cette police, la Compagnie offre à l'assuré la caution de tout son capital, et se soumet aux tribunaux compétens.

Trieste, ce

—

TRIESTE.

POLICE D'ASSURANCE A TOUS RISQUES.

Police sur chargement.

La Compagnie assure contre tous risques et tous dangers l marchandises qui seront ci-après désignées, d'après les conve tions, clauses et conditions suivantes, et celles qui pourront êt convenues et inscrites, fussent-elles en contradiction avec l présentes.

Risques garantis.

Art. 1er.—Les risques à la charge de la Compagnie consi tent en toutes pertes et dommages que pourront éprouver l articles assurés, par suite de tempête, naufrage, échouemen collision accidentelle, changement forcé de route, de voyage de navire, jet à la mer, feu, capture, pillage, arrêt de princ déclaration de guerre, représailles, et généralement par to danger de mer, ainsi que la baratterie du capitaine patron du navire, lesquels risques sont à la charge de Compagnie.

Risques non garantis.

Art. 2.—La Compagnie n'est pas responsable des dommag survenant aux articles assurés par déchet, coulage, casse, tous dommages et pertes provenant du vice ou de la nature de chose assurée, ainsi que des vols commis par le capitaine, patron ou l'équipage.

Erreur dans le nom du capitaine ou changement de capitaine.

Art. 3.—L'assurance est valide et en due forme, et mai tenue aux mêmes conditions, quand bien même erreur aurait é faite dans le nom du capitaine ou patron du navire; ou si cas de mort, ou par tout autre motif légal, le capitaine patron venait à être changé, pourvu que la vérité et l'identi du risque assuré résultent de toutes les autres circonstances.

Durée des risques.

Art. 4.—La Compagnie aura acquis la prime du moment la signature de la police d'assurance, et le risque commence du moment où la marchandise aura été embarquée pour êt transportée à bord du navire, et cessera après le débarqueme à terre. Mais dans le cas où l'assuré négligerait de faire déba

quer les marchandises, et jugerait à propos de les laisser à bord, au lieu de les emmagasiner, le risque de la Compagnie finirait quinze jours après l'arrivée du navire, à moins d'entraves légales et d'obstacles empêchant le débarquement des marchandises dans le délai fixé; ce qui devra être prouvé en cas d'accident ou de perte.

Art. 5.—Le risque assuré, en ce qui touche sa réalité et sa quotité, devra être prouvé par la police, ou par les connaissemens et documens qui en tiennent lieu, et la valeur en sera calculée sur les comptes et factures d'achats, frais compris, ou toutes autres pièces équivalentes, ou encore d'après l'évaluation, bonne ou mauvaise, faite par le présent accord, et les intérêts seront calculés sur la même base. Evaluation des marchandises preuves de l'embarquement.

Art. 6.—Par avarie grosse on entend que le dommage ou la perte des articles assurés excèdent cinquante pour cent du montant du coût et des dépenses faites jusqu'à la mise à bord, ou de l'évaluation faite de gré-à-gré, sans y comprendre le montant du frêt. Cet accident grave s'étend également au cas où les deux avaries (générale et particulière) occasionnent une perte dépassant cette limite. On peut alors faire abandon. Abandon.

Art. 7.—Dans les *sinistres simples*, ou en cas d'avarie, l'abandon ne pourra avoir lieu. Avarie.

Art. 8. Dans le cas où l'abandon aurait lieu, de même que pour tous les risques à la charge de la Compagnie, l'assuré, ses commis ou ses agens, devront donner communication à la Compagnie des nouvelles qu'ils auront reçues. Cette communication devra être faite trois jours après la réception de l'avis et plus tôt s'il est possible. Obligation de l'assuré dans le cas d'abandon.

Art. 9.—L'abandon devra être fait à la Compagnie dans le délai de six mois, à compter du jour de la susdite communication, sur la présentation d'attestations du risque, du mandat et du sinistre, ainsi que la déclaration de toutes les assurances faites par l'assuré ou commises par lui, y compris celles qu'il a ordonnées, et des sommes qu'il a prises à la grosse : faute de quoi, le terme du paiement qui doit prendre date du jour de l'abandon, sera ajourné jusqu'à la production desdites preuves et Idem.

déclarations sans qu'on puisse allouer aucun délai à cet effet pour faire l'abandon, lequel ne sera pas reçu après l'expiration du terme prescrit.

Idem.

ART. 10.—Dans le cas de naufrage ou d'échouement avec bris, l'assuré, ses commis ou ses agens, devront autant que possible, sans préjudice de l'abandon qui devra être fait en temps convenable, procurer le recouvrement des marchandises, et sur leur déclaration faite sous serment, les dépenses faites à ce sujet leur seront remboursées sur le montant de la valeur des articles sauvés.

Arrêt de prince.

ART. 11.—Dans le cas d'arrêt par une puissance quelconque ou par ses corsaires, on devra en faire la déclaration ainsi qu'il est dit à l'art. 8. L'abandon ne pourra avoir lieu qu'après la première sentence, ou bien six mois après la communication, pour les marchandises de nature non dépérissables, et seulement trois mois pour les grains, la viande salée, les fruits et autres marchandises susceptibles de se gâter, en présentant à la Compagnie les attestations exigées par l'art. 9. L'assuré, ses commis ou ses agens devront, pendant l'intervalle du délai fixé, faire toutes diligences pour obtenir la délivrance des marchandises séquestrées. De son côté, la Compagnie pourra séparément ou de concert avec l'assuré, agir dans le même but, soit dans ce cas, soit dans ceux relatés dans les articles précédens.

Manque de nouvelles.

ART. 12.—Si après l'expiration d'une année à dater du jour où est parti le navire, ou de celui où les dernières nouvelles ont été reçues, l'assuré déclare n'avoir eu aucune nouvelle subséquente dudit navire, il pourra en faire l'abandon à la Compagnie, et demander le paiement de l'assurance sans avoir besoin de prouver la perte. Ce laps de temps écoulé, l'assuré a pour agir le délai prescrit par l'art. 9. Par la suite si le navire arrive au lieu de sa destination, et qu'il y débarque en bon état les marchandises assurées, l'abandon sera considéré comme n'ayant pas eu lieu, et les marchandises resteront pour le compte des assurés ; et dans le cas où le paiement aurait déjà été effectué, l'assuré rembourserait la somme reçue avec l'intérêt de

demi pour cent par mois pour tout le temps qu'elle sera restée en ses mains.

Art. 13.—Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des articles assurés, est déclarée nulle et non avenue toutes les fois qu'il y a présomption qu'avant la signature du contrat, l'assuré a pu être informé de la perte, ou la Compagnie de l'arrivée des articles assurés. Assurance fai après l'arrivée la perte du navi

Art. 14.—Il existe présomption si, en calculant quatre milles et demi communes d'Italie à l'heure, sans préjudice d'autres preuves, il est reconnu que, de la place où a eu lieu l'arrivée ou la perte du navire, ou soit de la place d'où la première nouvelle est parvenue, cette nouvelle a pu être apportée avant la signature du présent contrat. Si l'assurance avait été faite sur *bonnes ou mauvaises nouvelles*, la présomption serait non avenue. Idem.

Art. 15.—Dans le cas où, soit du consentement des parties, soit par suite de circonstances obligatoires, il y a lieu à un ristourne de prime, un droit de ristourne de demi pour cent demeure acquis à la Compagnie. Ristourne prime.

Art. 16. — La Compagnie ayant été déclarée débitrice, la somme assurée par les présentes sera payée à l'assuré, ou à tout porteur légal de la police, immédiatement et sous l'escompte de trois pour cent en lettres de change à trois mois d'échéance. L'assuré payera la prime au moment de la signature du contrat. Rembourse-ment des per-tes et paie-ment des pri-mes.

Art. 17.—En cas d'avarie, le paiement de la somme due par la Compagnie devra être fait immédiatement après la présentation du réglement légal, au comptant ou en lettres de change sur Vienne ou sur Augsbourg, au cours du change courant sur la ville le jour où le paiement est dû. Rembourse-ment des ava-ries.

Art. 18.—En cas de discussion pour avarie grosse, la Compagnie s'oblige à payer à l'assuré le montant de l'assurance avant que le procès soit entamé; après cependant que l'assuré aura fourni caution qui l'oblige à rembourser à la Compagnie la somme reçue, et en sus dix pour cent dans le cas où la sentence serait prononcée en faveur de la Compagnie, en outre de l'intérêt de demi pour cent par mois. Paiement s caution dans cas de discussi

Art. 19.—Pour tout ce qui n'aura pas été prévu par la pré- Réglement près l'ordonna française de 1

sente, de même que pour toutes difficultés qui pourraient survenir entre les parties contractantes, ces dernières se régleront d'après les ordonnances de la marine française de 1681 ; jusqu'à ce qu'une autre ordonnance ou un autre code sur ce sujet intervienne de la cour de Vienne.

Et la Compagnie donne en garantie pour l'accomplissement de toutes les conditions stipulées dans la présente, son fonds actuel de 200,000 florins courans d'Augsbourg, en se soumettant aux tribunaux compétens.

Trieste, ce

TABLEAU

RÉGLANT LES FRANCHISES D'AVARIES A TRIESTE.

	10 0/0	Fers (*).	50 0/0	Plumes.	10 0/0
(4).	50 0/0	Fils de coton et de		Poils.	10 0/0
.	3 et 50 0/0	laine.	3 0/0	Poissons.	50 0/0
l.	50 0/0	Fourrures.	10 0/0	Poivre.	10 0/0
i.	3 0/0	Frêt à faire par les		Porcelaines (2).	50 0/0
	3 0/0	navires.	— « —	Potasse et védasse	
	10 0/0	Fromages.	50 0/0	(4).	10 et 15 0/0
ir la note		Fruits verts et		Quincailleries.	50 0/0
e café en		secs (4).	50 0/0	Quinquina.	5 0/0
et la note		Ganteries.	10 0/0	Réglisses.	10 0/0
le café en		Garances.	10 et 15	Riz en caisses (3),	
	5 et 10 0/0	Gommes (4).	10 0/0	en sacs (4).	10 0/0
	10 0/0	Grains et graines (4)	15 et 50	Rhubarbe.	10 0/0
	3 0/0	Gravures (1).	50 0/0	Rocou.	10 0/0
s de cire		Habillemens.	10 0/0	Rubanneries.	3 0/0
s (2).	3 0/0	Horlogeries.	50 0/0	Safran (5).	10 et 50 0/0
4).	10 et 15 0/0	Houblons.	50 0/0	Salpêtre.	50 0/0
le terre.	3 0/0	Indigo.	10 0/0	Savons (4).	10 et 15 0/0
	3 0/0	Laines lavées.	3 0/0	Schals.	3 0/0
gérofle.	10 0/0	Id. en suint (4).	10 et 50	Sels.	50 0/0
(4).	10 0/0	Laiton.	50 0/0	Soies de porcs.	10 et 15 0/0
	10 0/0	Liége.	5 0/0	Soies écrues (3).	3 et 5 0/0
	3 0/0	Lingots d'or et d'ar-		Soieries.	3 et 10 0/0
	10 et 50 0/0	gent.	3 0/0	Soude.	15 et 50 0/0
	3 0/0	Lin (4).	10 et 15	Soufre (3).	3, 5 et 25
	3 0/0	Liquides (5).	50 0/0	Sucres.	10 0/0
	10 et 15 0/0	Librairie (objets de)		Suif.	3 0/0
	3 0/0	(1)	10 0/0	Sumac.	10 et 15 0/0
utres étof-		Mécaniques (2).	50 0/0	Tabacs (4).	10 et 15 0/0
aine.	3 0/0	Merceries.	10 0/0	Tartre (4).	10 0/0
s. (Voyez		Métaux.	3 0/0	Teintures.	10 0/0
pour les		Meubles.	10 0/0	Thé (3).	3 et 5 0/0
s en cais-		Navires (corps de).	3 0/0	Toileries et autres	
note 4		Noix de galles (4).	10 0/0	étoffes de lin et de	
es en sacs		Id muscades (3).	5 0/0	coton.	3 0/0
ttes.)	10 et 15 0/0	Objets de fantaisie.	50 0/0	Tourteaux.	50 0/0
logne.	50 0/0	Opium (3).	5 0/0	Verreries (2).	3 et 50 0/0
	3 0/0	Orseille.	50 0/0	Vins, huiles, etc.	
e chêne.	10 0/0	Papier.	10 0/0	(5).	50 0/0
	3 0/0	Parfumeries.	50 0/0	Vif-argent (5).	3 0/0
(2).	50 0/0	Peintures.	50 0/0	Verdet.	3 0/0
	15 et 25 0/0	Piment.	5 0/0	Zinc.	3 0/0

1) Les assureurs ne garantissent point ces articles contre la rouille et l'humidité
f le cas d'avarie grosse, alors ils ne remboursent que l'excédant de trois pour
t.

2) Les assureurs ne garantissent point la casse et l'endommagement sur cet article,
f le cas d'une avarie grosse; ils ne remboursent alors que l'excédant de trois
r cent.

3) Les assureurs remboursent les avaries grosses en déduisant la franchise de trois

OBSERVATIONS.

Réglement séparé des avaries grosses et particulières.

Les avaries grosses ou communes et les avarie particulières sont réglées séparément.

Franchises d'avarie.

Les franchises sont toujours déduites du total de l'avarie, quel que soit leur montant. Le assureurs sont exempts de toute avarie, soit géné rale soit particulière, sur contrat de grosse, su frêt, et enfin sur les bagages du capitaine, de l'équi page et des passagers.

Frêt et contrat de grosse.

Quarantaine à Venise.

Si un navire arrivant d'un pays ou règne la pest ou toute autre maladie contagieuse, était envoyé pou purger sa quarantaine à Venise, les assureurs son exempts de toutes dépenses, droits, frêt, provisions, et tout autre surcroît de dépenses occasionnées par cette circonstance; mais ils conti nuent à courir tous les risques de mer, jusqu'à c que les marchandises aient été débarquées dans l Lazaret, soit qu'elles aient été chargées sur l même navire ou sur d'autres, pour être déchargée en sûreté.

Courtage à la charge de l'assuré.

Les assurés paient un pour mille, sur la somm assurée, pour courtage.

pour cent, et ils remboursent les avaries particulières en déduisant cinq pour cent.

(4) Les assureurs jouissent d'une franchise de trois pour cent sur les avaries grosse et de dix pour cent sur les avaries particulières.

(5) Les assureurs ne paient que l'excédant de cinq pour cent sur les avaries grosse et ne remboursent pas les avaries particulières; ils ne sont pas responsables du coulag et du trop plein, ni de la détérioration naturelle des barils ou futailles, et si les objet sont dans des vases de verre ou de terre, ou dans des cruches, les assureurs son francs du bris par quelque cause que ce soit.

(*) Pour les fers manufacturés et clous d'acier voyez la note 1re, et pour le vieux fe voyez la note 2.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

QUI DOIVENT ÊTRE CONSULTÉES PAR LES PERSONNES QUI DONNENT DES ORDRES D'ASSURANCES, AFIN QU'ELLES PUISSENT SPÉCIFIER DANS LA POLICE QU'ELLES FONT SOUSCRIRE, LES CLAUSES NÉCESSAIRES A SUPPLÉER A L'INSUFFISANCE DES CONDITIONS IMPRIMÉES.

N.B. Les polices d'assurances maritimes de tous les pays (excepté celle d'Alexandrie qui ne garantit pas le *changement (par force majeure)* de *route*, de *voyage*, ou de *navire*), assurent les risques de *tempête*, *naufrage*, *échouement*, *abordage fortuit*, *jet*, *feu*, *pillage*, *changement forcé* de *route*, de *voyage*, ou de *navire*, *arrêt*, *capture* ou *molestation de la part de pirates* ou *corsaires*; mais il est nécessaire d'examiner:

1°.—Si la police de l'endroit où vous faites assurer garantit ou non le risque d'hostilité ou déclaration de guerre et leurs conséquences, de la part de tous princes ou gouvernemens quelconques reconnus ou non reconnus. Si elle le garantit moyennant une prime fixe, ou avec une augmentation de prime déterminée selon les circonstances.

2°.—Si les assureurs prennent à leur charge le risque de baratterie de capitaine, patron, ou de l'équipage, quel que soit le pavillon du navire; et s'ils garantissent ou non le risque de *baratterie* à l'égard des propriétaires du navire. (Ce risque n'est pas garanti par les assureurs français).

3°.—Si les risques pendant la quarantaine sont à la charge de l'assureur, sans ou avec une augmentation de prime.

4°.—Si le commencement et la fin du risque son spécifiés dans la police.

5°. — Quel est le délai accordé dans la polic ou garanti par les lois du pays, qui autorise à fair abandon aux assureurs pour manque de nouvelles

6°.—Il faut bien faire attention que quelque pays, comme Amsterdam, Anvers, etc., ont de tables imprimées qui ont régularisé l'usage de séries par lots de tant de balles, sacs, barils ou valeur, dans le cas de réglement d'avarie; mais comme cet usage de tables n'existe pas dans bien d'autres pays et surtout en France, il est nécessaire afin de n'avoir pas de difficultés, de spécifier dans la police la composition des lots, en cas de réglement d'avarie.

7°.—Il est nécessaire de faire attention, surtout lorsque l'on fait assurer en France, et particulièrement lorsque l'assurance porte sur des marchandises de retour, de bien spécifier leur valeur et de la faire accepter par l'assureur, quel que soit le prix desdites marchandises à l'arrivée, valussent-elles sur la place cinquante pour cent de moins que le prix coté dans la police; et en faire ainsi une police d'honneur; car les lois françaises n'admettant que dix pour cent en sus de la valeur réelle pour bénéfices présumés, il peut s'ensuivre, sans une clause bien explicite insérée dans la police, des difficultés en cas de sinistre.

8°.—Enfin il est essentiel, au moment de commettre l'assurance, de voir s'il n'est pas nécessaire de faire aux assureurs quelques déclarations su

la nature du risque proposé ; car l'un des premiers principes du contrat d'assurance est que l'assureur se met entièrement à la place de l'assuré, et comme cette condition s'étend à tant de détails, qui souvent paraissent superflus, et qui sont, au contraire, presque toujours très importants, il est dangereux de les omettre et de perdre ainsi le recours que l'on pourrait avoir contre l'assureur.

ASSURANCES MARITIMES.

Leur importance dans les principaux ports de France.

Je ferai connaître ici le montant des affaires d'assurances maritimes faites sur chaque place de France en 1835, pour servir de guide aux personnes qui s'occuperont plus tard de ces matières.

Paris a souscrit pour plus de 175 millions de risques ; le taux de la prime moyenne a été de 1 5/8 à 1 3/4 p. cent ; ce qui fait 3 millions de primes.

Au Havre il s'est fait pour 100 millions d'assurances ; le taux moyen de la prime a été de 1 3/8 à 1 5/8 p. cent, un peu plus faible qu'à Paris ; ce qui fait, terme moyen, 1,500,000 fr. de primes.

Nantes a assuré pour près de 90 millions de francs ; le taux moyen de la prime a été comme à Paris ; ainsi je la fixerai à 1 2/3 p. cent ; ce qui fait 1,400,000 fr. de primes à peu près.

A Bordeaux il s'est souscrit pour plus de 175 millions d'assurances ; la prime moyenne a été de 1 5/8 à 1 3/4 p. cent ; ce qui fait plus de 3 millions de primes annuelles.

A Marseille, il s'est fait pour 200,000,000 de francs d'assurances ; le taux moyen de la prime a été de 1 1/2 p. cent ; ce qui donne 3 millions de primes annuelles.

Ajoutant tous les ports intermédiaires pour 265 millions de francs, à la prime de 1 1/3 p. cent,

et faisant attention au cabotage, ce sera encore 3,600,000 fr. de primes.

En résumant ce qui vient d'être dit, on voit par le tableau ci-après, auquel je ne joindrai pas en détail les pleins des compagnies d'assurances maritimes et assureurs de chaque localité, qui varient souvent par la formation ou la retraite de Compagnies ou assureurs, mais que l'on peut établir actuellement dans les cinq grandes places de commerce à plus de 600,000 fr. par navire, que

PARIS souscrit	175,000,000 fr.	d'assurances annuelles qui donnent	3,000,000 fr.	De primes annuelles.
Le HAVRE, id.	100,000,000	» » »	1,500,000	
NANTES, id.	85,000,000	» » »	1,400,000	
BORDEAUX, id.	175,000,000	» » »	3,000,000	
MARSEILLE, id.	200,000,000	» » »	2,500,000	
En ajoutant les ports intermédiaires de Dunkerque, Lille, St.-Malo, la Rochelle, Bayonne et ceux de la Méditerranée, etc., etc., pour	265,000,000	» » »	3,600,000	
On a un TOTAL de	1,000,000,000 fr.	d'assurances annuelles à 1 $\frac{55}{100}$ p. c., soit	15,500,000 fr.	

Ce calcul donne aussi près que possible la somme des capitaux assurés, ce que ces capitaux rendent en primes annuelles, ainsi que le taux moyen de la prime.

ABANDON OU DÉLAISSEMENT.

En France, à Anvers, à Gênes, et à Livourne, s assureurs acceptent l'abandon dans tous les cas révus par la loi ; cependant, *pour les marchandises* ans les cas de naufrage ou d'échouement, ils exient que la détérioration s'élève au moins aux trois uarts de la valeur des objets assurés. Lorsqu'il n'y aucune nouvelle, les assureurs acceptent égalenent l'abandon après certains délais déterminés ar les polices d'assurance, ou suivant les cas et lélais prévus par la loi.

A Amsterdam, à Rotterdam, à Hambourg et à Lubeck, l'abandon ne peut avoir lieu que lorsque es objets assurés sont entièrement perdus ou ont été condamnés. A Londres, à Liverpool et aux États-Unis et sur toutes les places qui suivent les coutumes le Londres, l'objet assuré n'est admis qu'en règlement d'avarie s'il n'est pas entièrement détruit ou perdu, et ces diverses places n'ayant point de bases fixes pour le remboursement des pertes dans le cas de défaut de nouvelles des navires, les assurés se trouvent alors à la discrétion des assureurs.

A Trieste les assureurs admettent l'abandon lorsque les objets assurés ont éprouvé une perte ou une détérioration de cinquante pour cent sur leur valeur.

ASSURANCES SUR CORPS.

Partout les risques commencent du moment où le navire a commencé à charger, mais ils finissent : Etendue et durée des risques.

A Paris, cinq jours après que le navire a été ancré et amarré au lieu de sa destination, à moins que le déchargement n'ait été fait plus tôt ou qu'il n'ait reçu à bord des marchandises pour un autre voyage avant l'expiration des cinq jours.

Au Havre, vingt jours après que le navire a été ancré, etc. *(Voyez Paris.)*

A Nantes, après l'entier déchargement du navire sans pouvoir exiger plus de trente jours après qu'il a été ancré, etc. *(Voyez Paris.)*

A Bordeaux, trente jours après que le navire a été ancré, etc. *(Voy. Paris.)*

A Marseille *(nouvelle police)*. *Voyez Bordeaux.*

A Marseille *(ancienne police)*, à Hambourg, et à Lubeck, après l'entier déchargement du navire.

A Rouen, aux Etats-Unis, à Londres, à Trieste et à Livourne, vingt-quatre heures après que le navire a été ancré et amarré en sûreté au lieu de sa destination.

A Anvers, à Amsterdam, à Rotterdam et à Brême, vingt-et-un jours après l'arrivée du navire à sa destination à moins que le déchargement n'ait été effectué plus tôt.

ASSURANCES SUR MARCHANDISES.

Etendue et durée des risques.

En France, et presque partout, sauf les exceptions ci-dessous, les risques sur marchandises commencent depuis le moment où elles quittent la terre pour être chargées, et continuent jusqu'à ce qu'elles soient mises à terre en sûreté au lieu de destination.

A AMSTERDAM, à ROTTERDAM, à BRÊME, et à TRIESTE, les risques commencent depuis le moment où les marchandises quittent le rivage pour être chargées, et continuent jusqu'à ce qu'elles soient mises à terre au lieu de destination, pourvu que le débarquement ait lieu quinze jours après l'arrivée du navire.

SÉRIES.

Les séries se forment généralement d'après l'ordre des marques et numéros, et pour les objets sans marques et numéros par valeur de 2000 fr. à 3,000 fr. Sur quelques places de France, et sur celles d'Anvers et de la Hollande, il y a des tables de séries auxquelles on déroge souvent ; maintenant l'habitude est de stipuler les séries dans la partie manuscrite des polices, de cette façon on évite des difficultés.

A LONDRES, LIVERPOOL, HAMBOURG et BALTIMORE, l'on obtient encore que les séries soient formées d'après l'ordre du débarquement; alors lorsqu'un chargement est de même nature, on convient que les avaries seront réglées en deux séries distinctes et égales d'après l'ordre du débarquement, en observant le déchargement de la partie supérieure dans toute la longueur et dans toute la largeur du navire, sous la surveillance des parties et de leurs délégués.

QUOTITÉS DE FRANCHISES.

Avaries particulières.

AVARIES PARTICULIÈRES. — La quotité de franchise pour les avaries particulières est donnée dans le tableau qui précède.

AVARIES GROSSES, OU COMMUNES, OU GÉNÉRALES.

EN FRANCE, on paie l'excédant de la franchise, ci-dessous stipulée pour chaque place; savoir :

A PARIS, les avaries grosses se paient sous la déduction de un pour cent;

A ROUEN et au HAVRE, sous la déduction de un pour cent pour le long cours, et sous celle de deux pour cent pour le grand et le petit cabotage;

A MARSEILLE (nouvelle police), sous la déduction de un pour cent pour les matières d'or et d'argent, et sous celle de trois pour cent pour les autres marchandises;

A NANTES, à BORDEAUX, sous la déduction de trois pour cent.

A MARSEILLE (vieille police), et à TRIESTE, l'on ne paie que les excédants de 3, de 5, ou de 15 p. 0/0 selon les objets assurés et selon les espèces de voyages.

A GÊNES et à LIVOURNE l'on ne paie que l'excédant de trois pour cent.

A LONDRES, à LIVERPOOL, et dans tous les pays qui suivent les usages de l'Angleterre, comme les ETATS-UNIS, CALCUTTA et autres, les assureurs remboursent en totalité l'avarie grosse quelque minime qu'elle soit.

A ANVERS, à AMSTERDAM, à ROTTERDAM, à HAMBOURG, à BRÊME et à LUBECK, les avaries grosses se paient en totalité dès qu'elles s'élèvent à trois pour cent.

BARATTERIE DE PATRON.

A PARIS, à ROUEN, au HAVRE, à NANTES et à BORDEAUX, le défaut ou l'irrégularité des pièces légales qui doivent servir à justifier la demande de l'assuré ne peut être compris dans le cas de baratterie.

Les assureurs ne garantissent pas à l'armateur ou ayant-cause le cas d'infidélité du capitaine, qu'il a choisi et dont il est responsable, c'est une clause générale en France.

A MARSEILLE (ancienne police), ce risque n'est couvert que dans le cas où l'assurance porte sur un navire avee expéditions et pavillon français; et d'après la nouvelle police selon convention expresse.

A ANVERS, à HAMBOURG, à LONDRES, à LUBECK, à TRIESTE. et aux ÉTATS-UNIS, les assureurs prennent à leur charge le risque de baratterie de patron.

A AMSTERDAM et à ROTTERDAM, la baratterie n'est garantie, qu'autant qu'elle a lieu sans la coopération ou la connaissance de l'assuré.

CUMULATION ET DISTINCTION DES AVARIES.

Sur toute les places, sauf celles désignées ci-dessous, chaque espèce d'avarie exige une répartition distincte.

A HAMBOURG, lorsqu'un navire, assuré pour l'aller et le retour, éprouve des avaries à différentes reprises, soit dans son voyage d'aller, soit dans celui de retour, ou dans chacun de ces deux voyages, il est d'usage de cumuler ces avaries et de les faire supporter par les assureurs, pourvu qu'elles atteignent ensemble la quotité de franchise.

A ANVERS, à AMSTERDAM, et à ROTTERDAM, les avaries grosses et les avaries particulières sont remboursées intégralement par les assureurs dès que la quotité de franchise est atteinte.

A GÊNES, et à LIVOURNE, la cumulation des avaries a également lieu, mais les assureurs ne remboursent que les excédants de franchise.

FRAIS ET DÉPENSES.

EN FRANCE, les frais et dépenses faits pour les objets assurés, ou ceux qui proviennent d'une contribution proportionnelle, sont remboursés sous la franchise stipulée pour chaque place dans l'article précédent, pour les avaries grosses, ou communes, ou générales.

A ANVERS, à AMSTERDAM, à ROTTERDAM, les frais et dépenses sont remboursés intégralement dès qu'ils s'élèvent à trois pour cent.

A HAMBOURG, à BRÊME, et à LUBECK, tous les frais et dépenses faits dans le but de conserver la marchandise sont remboursés quel que soit le degré d'avarie; cependant l'assureur n'en tient aucun compte, lorsque les marchandises sont assurées franches d'avaries.

A LONDRES, à LIVERPOOL et autres pays qui suivent les coutumes de l'Angleterre, comme les ETATS-UNIS, CALCUTTA, etc., les frais et les dépenses considérées comme avaries particulières sont remboursées en totalité par les assureurs, quel que soit le montant de ces dépenses, indépendamment des avaries grosses et des dommages particuliers survenus aux objets assurés.

PAIEMENT DES PERTES.

A Gênes, à Livourne et à Trieste, les pertes à la charge des assureurs ne sont pas payées comptant après justification. Elles ne le sont généralement qu'après un délai qui varie d'un jusqu'à trois et même six mois.

A Paris, elles sont payées 15 jours après justification.
A Nantes, » » 30 » »
Au Havre, » » 90 » » en billets de prime à l'ordre de l'assuré.
A Rouen, » » 90 jours après justification.
A Bordeaux, » » de suite après justification; mais dans le cas d'abandon, 90 jours après.

Dans toutes les autres places, les pertes à la charge des assureurs sont payées de suite, aussitôt justification.

RISQUES DE GUERRE.

A Paris, à Rouen, au Havre et à Marseille (nouvelle police), les assureurs ne garantissent pas le risque de guerre, sauf condition expresse.

A Marseille (ancienne police), à Gênes, à Livourne, à Bordeaux et à Nantes, les risques de guerre sont garantis par les assureurs, et la prime, dans le cas de déclaration de guerre et d'hostilités, est fixée par des arbitres.

A Anvers, à Amsterdam, à Rotterdam, à Hambourg, à Brême, à Trieste et aux Etats-Unis, les risques de guerre sont garantis par les assureurs,

d'après l'imprimé des polices d'assurance de ces localités.

A LONDRES, à LIVERPOOL et dans tous les pays soumis aux lois de la Grande-Bretagne, malgré l'absence de restriction relative aux risques de guerre, les assureurs anglais, à moins d'une convention spéciale, ne répondent pas du risque de capture par navires de leur nation. *(Voyez les observations sur Londres.)*

RISQUES DE QUARANTAINE.

PARIS, ROUEN, LE HAVRE, NANTES et MARSEILLE (nouvelle police), sont les seules places de commerce dont l'imprimé des polices d'assurance indique des conditions particulières pour ce risque. Les autres places ne le garantissent pas, à moins de convention expresse.

EXPLICATION DES PRINCIPAUX TERMES

USITÉS EN MATIÈRE D'ASSURANCES MARITIMES.

—

A

ABANDON.—C'est l'acte par lequel l'assuré, dans les cas stipulés par les polices, ou selon les us et coutumes des diverses villes où l'on fait des contrats d'assurances, délaisse aux assureurs la propriété des objets assurés et réclame la somme convenue pour l'assurance.

ABORDAGE.—L'abordage est le choc de deux navires l'un contre l'autre. L'article 407 du code de commerce distingue trois espèces d'abordages : celui qui arrive par *cas fortuit*, celui qui arrive par *la faute* de l'un des capitaines, et celui qui arrive sans qu'on puisse savoir par *la faute* de qui.

Dans le premier cas, le dommage est supporté sans répétition par celui des navires qui l'a éprouvé ; dans le second cas, le dommage est payé par celui qui l'a causé ; dans le troisième cas, le dommage est réparé à frais communs et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert. (Art. 407).

AGENT.—En général l'on entend par agent la personne qui gère les affaires d'un particulier ou d'une compagnie dans les localités où ce particulier ou cette compagnie opèrent. Celui d'une compagnie d'assurances maritimes est la personne qui la représente selon les pouvoirs qu'elle a reçus de l'admi-

nistration ; cet agent arrête les risques, signe les polices, et règle généralement les avaries.

ALIMENT.—Sert pour exprimer les sommes, colis, ou marchandises désignées dans la police. Ainsi, lorsqu'on dit : cette police n'a pas été alimentée ; l'on entend que les marchandises n'ont pas été embarquées, alors il y a droit à un ristourne selon les conditions des diverses places. De même, lorsque l'assurance porte sur marchandises à désigner et que l'assuré déclare, dès qu'il le sait et dans les délais concédés, que l'aliment est telle ou telle autre marchandise, alors on l'exprime à la suite de la partie manuscrite de la police, et l'assureur signe et en prend note.

ARBITRAGE et ARBITRES.—*L'arbitrage* est un mode de juridiction volontaire par lequel de simples particuliers sont investis par le choix des parties litigantes ou par un tribunal, du pouvoir de prononcer sur les différends de celles-ci. *Les arbitres* sont donc des personnes choisies par les parties ou nommées par un tribunal pour terminer un différend.

ARRÊT DE PRINCE.—C'est l'acte que fait une puissance amie qui, pour nécessité publique et hors la circonstance de la guerre, défend le départ d'un navire ou de tous les navires qui se trouvent dans un port ou rade de sa domination, ou met à réquisition ce que portent ce ou ces navires, sauf à rendre ensuite libre la chose arrêtée ou d'en payer la valeur.

ASSURANCE MARITIME (Contrat d') —L'acte par lequel un particulier ou une compagnie s'obligent, moyennant une certaine somme, à répondre des

pertes et dommages qui pourraient arriver aux objets que vous avez fait assurer et qui doivent courir les dangers de la mer, se nomme contrat d'assurance maritime.

ASSURANCE SUR BONNES OU MAUVAISES NOUVELLES.— M. Vincens, dans son *Exposé de la législation commerciale*, tome 3, page 256, dit : « L'assurance dans « laquelle on convient de renoncer à la présomption « de la lieue et demie par heure, se nomme l'assu- « rance à bonne et mauvaise nouvelle. Je suis fâché « que le code ait admis cette expression ; elle ré- « pugne aux principes. C'est toujours à condition « que l'assuré n'a point reçu de mauvaise nouvelle « ni l'assureur de bonne, qu'ils contractent valable- « ment; la loi se garde bien de les autoriser quand « l'un d'eux sait l'événement, et quand même par « mauvaise nouvelle on n'entendrait pas la certi- « tude de la perte , mais seulement quelque avis « qui la ferait craindre, encore l'intéressé ne se- « rait-il pas fondé à se faire assurer sans le mani- « fester, car la *réticence* annule l'assurance. »

ASSURANCE FAITE APRÈS LA PERTE OU L'ARRIVÉE DU NAVIRE. — Le même, page 257, dit :

« Le code a partout rangé dans les mêmes règles « l'assurance faite après la perte ou après l'arrivée « du navire ; elle est également nulle pour les deux « cas ; la même présomption s'applique au temps « où l'événement est censé connu. »

M. Vincens pense, et je suis de son avis, que dans bien des cas on devrait stipuler une *prime de port* qui s'appliquât entre l'entrée et le débarquement. Au

reste, quand une assurance a été annulée par cause de l'arrivée, l'assuré peut toujours faire assurer le séjour du navire sur rade, et il le doit, surtout si le navire doit faire quarantaine.

AVARIE.—L'avarie est, dans le sens le plus général du mot, un dommage arrivé aux marchandises en route.

La loi dit : « Toutes dépenses extraordinaires « faites pour le navire et les marchandises, conjoin- « tement ou séparément, tout dommage qui arrive « au navire et aux marchandises, depuis leur charge- « ment et départ jusqu'à leur retour et déchargement, « sont réputés *avaries.* » (Art. 397 du code de commerce).

Les avaries sont divisées en deux classes : les avaries que l'on appelle grosses ou communes ou générales indistinctement, et les avaries dites simples ou particulières.

AVARIES GROSSES, OU COMMUNES, OU GÉNÉRALES.— Ce sont trois noms pour désigner une même chose, c'est-à-dire que dans les avaries grosses, ou communes, ou générales, tous les objets assurés composant le navire et la cargaison, participent à la perte éprouvée à l'un ou à l'autre des objets assurés, ou aux frais et dépenses faits d'après délibérations motivées pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises. En résumé, il y a avarie grosse, lorsque, pour éviter une perte totale, on a eu recours à une perte partielle, soit par jet à la mer, rançon, perte d'ancres, câbles et autres objets abandonnés pour le salut commun, par relâche forcée, etc.

AVARIES SIMPLES OU PARTICULIÈRES. — Ces avaries

sont en général les dépenses extraordinaires faites pour le navire seul ou pour les marchandises seulement, et le dommage qui leur arrive en particulier; soit au navire par cause de mauvais temps, la perte des câbles, ancres, voiles, mâts, cordages, causée par tempête, ou autre accident de mer; les dépenses résultant de toutes relâches occasionnées soit par la perte fortuite de ces objets, soit par le besoin d'avitaillement, soit par voie d'eau à réparer; la nourriture des matelots pendant ces relâches ou pendant la quarantaine, etc.; soit aux marchandises ou facultés par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage ou échouement, etc., ainsi que les frais faits pour les sauver.

AVENANT.—C'est un acte qui porte *qu'advenant* un tel jour, les parties ont corrigé, modifié, augmenté ou même anéanti la police d'assurance déjà faite.

B

BARATTERIE.—En général l'on entend par baratterie, le crime dont un capitaine, ou patron, ou équipage, se rendent coupables en prévariquant dans leurs fonctions; mais ce mot est loin d'avoir partout le même sens. En Angleterre, il n'y a baratterie que lorsque la fraude est commise au préjudice des propriétaires de navire. En France, nous donnons plus d'étendue à cette expression qui, d'après d'anciens usages chez nous, comprend non-seulement les faits de dol du capitaine ou de l'équipage, mais encore ceux de simple imprudence, de défaut de soin, et d'impéritie.

BILLET DE PRIME.—C'est un effet souscrit en faveur de l'assureur par l'assuré ou son chargé d'affaires, pour le paiement de la prime ou coût de l'assurance, à une époque déterminée. Il est presque toujours stipulé sur le billet de prime qu'il est *non négociable*. Il y en a cependant de négociables.

BRIS.—Ce mot présente l'idée d'un navire brisé, endommagé. L'on distingue deux sortes de bris ; le bris absolu et le bris partiel. *Le bris* est *absolu* lorsque le navire donnant contre un écueil, se brise, s'anéantit et devient la proie des flots. Les débris peuvent être sauvés, mais le navire n'existe plus.

Le *bris* est *partiel* lorsque le navire reçoit une voie d'eau par le choc contre un corps étranger.

C

CABOTAGE.—Ce mot signifie proprement la navigation le long des côtes, de cap en cap et de port en port.

On distingue trois sortes de voyages maritimes ; voyages de long cours, de grand cabotage et de petit cabotage.

L'art. 377 du code de commerce dit : « Sont réputés VOYAGES DE LONG COURS ceux qui se font « aux Indes orientales et occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-Neuve (cependant « une loi de 1836 classe Terre-Neuve dans les voyages qui peuvent être faits par les maîtres au cabotage), au Groënland et aux autres côtes et îles de « l'Amérique Méridionale et Septentrionale, aux « Açores, aux Canaries, à Madère et dans toutes les

« côtes et pays situés sur l'Océan, au-delà des dé-
« troits de Gibraltar et du Sund. »

LE GRAND CABOTAGE s'applique aux voyages en Angleterre, Ecosse, Irlande, Hollande, Danemarck, Hambourg et autres îles en deçà du Sund; en Espagne, Portugal et autres îles et terres en deçà du détroit de Gibraltar. (Ordonn. du 18 octobre 1740).

Est réputée NAVIGATION AU PETIT CABOTAGE celle qui se fait par les petits bâtimens expédiés dans les ports de Bretagne, Normandie, Picardie et Flandre pour ceux d'Ostende, Bruges, Nieuport, Hollande, Angleterre, Ecosse et Irlande. Celle qui se fait pareillement par les bâtimens expédiés dans les ports de Bayonne, de Saint-Jean-de-Luz, et généralement par ceux expédiés des côtes, à ceux de Saint Sébastien, du Passage de la Corogne, depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque inclusivement. (Ordonn. du 18 octobre 1740.)

Le petit cabotage, par un arrêté du 14 ventôse, an XI, fut étendu pour tous les navires français jusques et y compris l'Escaut. Plus tard, une ordonnance royale du 12 février 1815 étendit la navigation au petit cabotage du côté de l'Est jusques e compris Naples, et du côté de l'Océan jusques et compris Malaga. La navigation aux îles de Corse, de Sardaigne et aux îles Baléares est aussi réputée navigation au petit cabotage.

Au reste, l'administration des douanes n'entend par cabotage que la navigation des navires français d'un port du royaume à l'autre; le petit cabotage comprend les voyages entre deux ports de l'Océan,

ou entre deux ports de la Méditerranée. Lorsqu'on passe d'une mer à l'autre, c'est le grand cabotage.

CAPITAINE, MAITRE ET PATRON DE NAVIRE. —Le code ne fait aucune différence entre capitaine, maître et patron; la loi de l'administration maritime ne distingue que capitaine et maître au petit cabotage. Mais dans l'usage on appelle *capitaine* celui qui commande sur les vaisseaux de l'Etat; on donne le même nom à celui qui commande sur un navire marchand destiné à un voyage au long cours; mais ceux qui commandent sur des bateaux, sur des barques, ou sur de petits bâtimens marchands qui ne font pas de longs trajets, se nomment, sur l'Océan, *maîtres*, et sur la Méditerranée, *patrons*.

Les capitaines proprement dits, ou CAPITAINES AU LONG COURS, reçus et brevetés par le gouvernement, lequel brevet s'appelle lettre de commandement, peuvent seuls commander dans les voyages au long cours ou au grand cabotage; pour obtenir ce grade, il faut être âgé de vingt-quatre ans accomplis et avoir soixante mois de navigation, y compris une campagne sur les bâtimens de l'Etat; il faut subir un examen sur la théorie et la pratique de la navigation.

LES MAITRES AU PETIT CABOTAGE doivent avoir vingt-quatre ans et soixante mois de navigation, dont douze sur les vaisseaux de l'Etat; ils doivent être examinés sur la manœuvre, sur l'usage de la boussole et des cartes, sur la connaissance des marées, des courans, des fonds, des côtes et des entrées des ports principaux de France. Le brevet

qu'ils reçoivent s'appelle lettre d'admission. (E. Vincens, *législation commerciale*, tome III, p. 133 et 134, Paris 1834.)

CAS FORTUIT, CAS IMPRÉVU.—On appelle *cas fortuit* les événemens que la prudence ne pourrait prévoir ou éviter. Par *cas imprévu* l'on entend ce qui arrive par l'imprudence ou l'impéritie du capitaine.

CHANGEMENT DE NAVIRE. — C'est lorsque dans le cours du voyage, et ensuite par fortune de mer, le navire ayant été mis hors d'état de continuer sa navigation, le capitaine est forcé d'en louer un autre sur lequel les marchandises sont chargées et conduites au lieu de leur destination.

CHANGEMENT DE ROUTE ET DE VOYAGE. — Le navire *change de route* lorsqu'il prend une voie différente de celle qui est ordinairement usitée, et il *change de voyage*, lorsqu'il met à la voile pour toute autre destination que celle du voyage assuré, ou lorsqu'il quitte la route qui le conduisait à sa destination primitive pour aller ailleurs. Mais il en est ici comme du changement de navire; il faut aussi que le changement de route et de voyage ait lieu *forcément*, soit par tempête, ou quelque autre accident de mer, soit par crainte des ennemis ou par ordre supérieur, ou enfin qu'il ait été nécessité par fortune de mer.

CHARGEMENT. — L'on entend par chargement, la *charge* entière d'un navire ou seulement la quantité de marchandises dont il est chargé et qu'on appelle aussi *cargaison*.

Un chargement se fait de diverses manières : en totalité, au tonneau, au quintal, ou à la cueillette.

CHARGEMENT A LA CUEILLETTE.—On dit qu'on navire charge en cueillette, lorsqu'il reçoit, pour le lieu de sa destination, des marchandises de diverses personnes, et qui servent à former ou compléter son entier ou la presque totalité de son chargement.

CHARGEMENT AU TONNEAU. — C'est celui où l'on stipule l'espace ou le poids des marchandises qui doivent former la cargaison.

LE CHARGEMENT AU QUINTAL est celui où l'on stipule le poids seul de la marchandise à charger.

CHARGEUR. — Sans être subrécargue, il n'a de droit que sur les marchandises qu'il a chargées avec lui, et qu'il débarque avec son bagage, une fois rendu à sa destination.

On entend aussi par chargeur, le négociant qui embarque des marchandises pour son compte, ou pour celui de ses commettans, et les expédie outre-mer à ses correspondans.

CHARTE-PARTIE. — La Charte-partie est un contrat par lequel on loue le tout ou partie d'un navire pour le transport d'objets déterminés d'un lieu à un autre, et qu'on s'oblige à transporter sur ce navire au lieu de leur destination, moyennant un prix convenu.

Ce contrat lie par conséquent deux parties, le *fréteur*, c'est-à-dire le locateur, celui qui donne à loyer, et qui s'oblige à opérer le transport ; et l'*affréteur*, c'est-à-dire le locataire, celui qui loue le moyen de transport et s'engage à payer le prix convenu.

On se sert du mot *affrétement* sur l'Océan, et du mot *nolissement* sur la Méditerranée.

La loi dit : « Toute convention pour louage d'un » vaisseau, appelée *Charte-partie*, *Affrétement* ou *No-* » *lissement*, doit être rédigée par écrit. Elle énonce » le nom et le tonnage du navire, le nom du capi- » taine, celui du frêteur, le nom de l'affréteur; le » lieu et le temps convenus pour la charge et pour la » décharge, le prix du frêt et nolis; si l'affrétement » est total ou partiel, l'indemnité convenue pour » les cas de retard. » (Code de Comm., art. 273).

Quoique la loi exprime positivement que la Charte-partie doit être rédigée par écrit, elle peut être faite indistinctement par devant notaires, courtiers, ou sous signatures privées. En France elle se fait en général par l'intermédiaire des courtiers conducteurs de navires.

COLIS. — C'est un mot générique pour désigner un ballot, une caisse, un baril, un sac, etc. Ainsi, lorsqu'on dit « cette assurance porte sur cent colis », il peut y avoir dans ce nombre dix ou quinze emballages différens.

COMMISSIONNAIRE. — Le commissionnaire est, en général, celui qui agit en son propre nom, ou sous un nom social pour le compte d'un commettant. (Code de Comm., art. 91).

CONNAISSEMENT. — Le connaissement est une reconnaissance que le capitaine donne des marchandises chargées dans son navire, et par laquelle il promet de les rendre au lieu convenu et à la personne indiquée par le chargeur; c'est la lettre de

voiture du navire : c'est lui qui fait foi des colis embarqués.

Il se fait souvent des avances ainsi que beaucoup d'assurances sur connaissement.

« Le connaissement doit exprimer la nature et » la quantité, ainsi que les espèces ou qualités des » objets à transporter.

» Il indique : le nom du chargeur, le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite, le nom » et le domicile du capitaine, le nom et le tonnage » du navire, le lieu du départ et celui de la destination ; il énonce le prix du frêt ; il présente en » marge les marques et numéros des objets à transporter ; il peut être à ordre, ou au porteur, ou à » personne dénommée.

» Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins : un pour le chargeur, un pour » celui à qui les marchandises sont adressées, un » pour le capitaine, un pour l'armateur du bâtiment. Les quatre originaux sont signés par le » chargeur et par le capitaine, dans les vingt-quatre » heures après le chargement. » (Code de Comm., art. 281 et 282). Quoique la loi soit positive à cet égard, le chargeur ne signe cependant pas toujours les connaissements.

CONSIGNATAIRE.—C'est le nom que l'on donne au négociant auquel s'adressent le capitaine, le subrécargue, et le chargeur, pour les aider dans leurs opérations.

CONTRAT A LA GROSSE. — Le contrat par lequel le capitaine d'un navire emprunte une certaine somme d'argent pour réparations ou achat de vic-

tuailles, afin de pouvoir continuer son voyage, se nomme *contrat à la grosse.*

« Les emprunts à la grosse peuvent être affectés » sur le corps ou quille du navire, sur les agrès et » apparaux, sur l'armement et les victuailles, sur » le chargement, sur la totalité de ces objets con- » jointement, ou sur une partie déterminée de cha- » cun d'eux. » (Code de Comm., art. 315).

« Les sommes empruntées pendant le voyage sont » préférées à celles qui auraient été empruntées » avant le départ du navire; et s'il y a plusieurs em- » prunts faits pendant le même voyage, le dernier » emprunt sera toujours préféré à celui qui l'aura » précédé. » (Même Code, art. 323).

« Il faut que le capitaine constate le besoin du » prêt à la grosse par un procès-verbal signé des » principaux de l'équipage; et il pourra, en se fai- » sant autoriser en France par le tribunal de com- » merce, ou, à défaut, par le juge de paix; à l'é- » tranger par le consul français, ou, à défaut, par » le magistrat des lieux, emprunter sur le corps et » quille du navire, mettre en gage ou vendre des » marchandises jusqu'à concurrence de la somme » que les besoins constatés exigent. » (Même Code, art. 234).

Le contrat à la grosse peut se négocier par endossement et peut être aussi assuré.

CONTREBANDE. — Ce mot désigne, en général, tout commerce qui se fait contre les lois d'un état.

Les assureurs ne répondent pas des pertes et

dommages qui arrivent par la contrebande ou commerce clandestin de l'assuré, du capitaine ou de l'équipage, que l'on ait contrevenu soit aux lois de son propre pays, soit à celles du pays où l'on traite.

CONTRIBUTION. — Si un navire est pris par l'ennemi ou arrêté par un prince ou une puissance quelconque, et si le capitaine (ou l'assuré) a pu obtenir rançon, il notifiera la composition à l'assureur aussitôt qu'il le pourra, et ce dernier sera tenu d'accepter dans les vingt-quatre heures la composition, en payant la partie proportionnelle à la somme qu'il aura assurée, ou de payer toute la somme assurée.

CONTRIBUTION POUR JET. — C'est la répartition sur le corps, la cargaison et le frêt de la valeur des choses jetées à la mer pour le salut commun.

CORPS, QUILLE, AGRÈS ET APPARAUX.—Par ces mots l'on entend le navire et tout ce qui lui est indispensable pour le mettre en état de naviguer. En France, les assureurs paient les avaries particulières sur le corps et les apparaux; en Angleterre, et dans tous les pays qui suivent les coutumes anglaises, l'on ne paie les avaries particulières sur corps, sur agrès et apparaux qu'en cas d'échouement; aussi les capitaines anglais et américains ont-ils soin de ne jamais consigner dans leur journal de bord, ni de faire des rapports sur des mâts cassés et des voiles déchirées pendant le voyage; mais ils font en sorte que les mâts ou voiles soient coupées pour le salut du navire; alors ce sont des avaries grosses qui sont totalement payées.

CORSAIRE. — Cette expression désigne un bâtiment armé en course par des particuliers, avec commission du gouvernement, et qui court les mers afin de capturer les navires de la nation avec laquelle la leur est en guerre.

COURTIER. — Le courtier est un intermédiaire dans les transactions commerciales, et généralement dans toutes les opérations qui se traitent par un tiers.

La loi distingue des courtiers de marchandises, des courtiers d'assurances, des courtiers interprètes et conducteurs de navires, et des courtiers de transport par terre et par eau. Nous ne nous occuperons que des trois premiers.

« Les COURTIERS DE MARCHANDISES brevetés, ont » seuls le droit de faire le courtage de marchandi- » ses, d'en constater le cours ; ils exercent, con- » curremment avec les agens de change, le courtage » des matières métalliques. » (Code de Comm., art. 78).

« Les COURTIERS D'ASSURANCES rédigent les con- » trats ou polices d'assurance, concurremment » avec les notaires ; ils en attestent la vérité par » leur signature, certifient le taux des primes pour » tous les voyages de mer ou de rivière. » (Idem, art. 79).

« Les COURTIERS INTERPRÈTES et CONDUCTEURS DE » NAVIRES font le courtage des affrétemens ; ils ont, » en outre, seuls le droit de traduire les déclara- » tions, chartes-parties, connaissemens, con- » trats, etc. » (Idem, art. 80).

CUEILLETTE. — Voy. CHARGEMENT.

D

DÉLAISSEMENT. — Ce mot exprime, comme abandon, l'acte par lequel l'assuré dénonce la perte du navire aux assureurs, et leur délaisse et abandonne les objets sur lesquels l'assurance a été faite, avec sommation de payer la somme assurée.

« Le délaissement des objets assurés peut être » fait en cas de prise, de naufrage, d'échouement » avec bris, d'innavigabilité par fortune de mer, en » cas d'arrêt d'une puissance étrangère, en cas de » perte ou détérioration des effets assurés, si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts.

» Il peut être fait en cas d'arrêt du gouvernement, » après le voyage commencé. » (Code de Comm., art. 369).

DÉROUTEMENT. — Voy. CHANGEMENT DE ROUTE.

DISPACHEUR. — On entend par DISPACHEUR ou *syndic des assureurs*, une personne qui se charge spécialement de régler les avaries à payer par les assureurs aux assurés, de suivre leurs contestations, arbitrages, et enfin tout ce qui dépend de la partie contentieuse des assurances.

E

ECHOUEMENT. — C'est lorsqu'un navire donne sur des roches, sur un bas-fond ou banc de sable, où il touche, et est arrêté faute d'eau pour le soutenir à flot ; ce qui peut causer sa perte ou de fortes avaries s'il n'est pas assez heureux pour s'en retirer.

Lorsque le mot échouement est suivi du mot *bris*, c'est alors une espèce de naufrage qui donne lieu au délaissement. Il faut que la coque du navire ait été endommagée ou brisée en partie. (Voy. Bris).

L'échouement *sans bris*, c'est lorsque le navire ayant touché, peut être relevé, réparé et mis en état de continuer son voyage.

Chaque place ayant ses usages pour le cas d'échouement, on doit consulter la police et les lois en usage de l'endroit où l'on fait assurer.

EQUIPAGE. — Par équipage l'on entend tous les hommes qui sont embarqués à bord d'un navire pour le conduire et le garder, depuis le capitaine jusqu'aux mousses. L'on dit : ce navire a *tant d'hommes d'équipage*. Ils sont inscrits sur une feuille que donne le bureau de marine du port d'armement, laquelle s'appelle *rôle d'équipage*.

ESCALE. — Les escales sont les ports où le navire touche pendant son voyage, soit pour se ravitailler, soit pour décharger partie des marchandises dont il est chargé, ou pour en recevoir.

On dit *faire échelle* sur la Méditerranée, et *faire escale* sur l'Océan.

EXTINCTION. — En assurances maritimes, extinction signifie que le risque qu'a couru l'assureur n'est plus à sa charge par cause de bonne arrivée ; ainsi une police et une assurance sont éteintes lorsque le voyage assuré est terminé.

—

F

FACULTÉS. — On appelle facultés des marchandises quelconques chargées dans un navire, et aussi les produits de pêche et les objets embarqués pour la pêche, comme sel, poisson conservé, futailles, etc. Ainsi lorsqu'on dit : *cette assurance est faite sur facultés*, on entend que l'assurance porte sur le contenu du navire dont l'espèce devra être désignée postérieurement.

FAIRE ÉCHELLE. — Voy. ESCALE.

FORCE MAJEURE. — Par force majeure l'on entend une puissance supérieure à laquelle on ne peut résister.

FORTUNE DE MER. — Ce sont les pertes et dommages arrivés au navire et à la cargaison, ou à l'un et à l'autre, dans le cours du voyage assuré, par tempête, naufrage, échouement, etc., et généralement par tous accidens de mer.

FRANC D'AVARIE. — Cette clause affranchit les assureurs de toutes avaries, soit communes, soit particulières, c'est-à-dire qu'ils ne paient l'objet assuré que lorsqu'il est entièrement perdu, soit par naufrage, capture, abandon, etc.; et s'il a été avarié, ils ne paient la différence de sa valeur que dans le cas d'échouement.

FRANCHISES OU EXEMPTIONS. — Ce sont des réductions de 1, 2, 3, 10, 15 ou 50 p. 0/0 accordées à l'assureur lorsqu'il paie des avaries grosses ou particulières, et selon les voyages et l'espèce de la

marchandise, c'est-à-dire que s'il y a avarie, l'assureur ne la paie que lorsqu'elle dépasse la franchise stipulée.

En France, on paie généralement l'excédant de la franchise ; *en Angleterre*, *à Anvers* et dans d'*autres pays*, on ne paie la totalité de l'avarie que lorsqu'elle dépasse la franchise stipulée. (Voir les conditions et coutumes de chaque pays).

EN FRANCE, toutes les franchises sont stipulées dans un tableau placé au centre des polices, et les marchandises qui n'y sont pas cotées jouissent de la franchise de celles avec lesquelles elles ont le plus de rapport. Ce tableau s'appelle généralement *memorandum* dans les polices étrangères.

EN HOLLANDE, EN BELGIQUE, EN ANGLETERRE et *dans tous les pays qui suivent les us et coutumes de la Grande-Bretagne*, outre le memorandum imprimé des polices, il y a des tableaux imprimés ou des coutumes qui font loi pour les autres marchandises non spécifiées dans le memorandum, ce qui est embarrassant pour les personnes qui ne connaissent pas les usages de ces pays.

FRÊT OU NOLIS. — Le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer est appelé *frêt* ou *nolis* (Code de Comm., art. 286). On dit le *prix du frêt* de telle ou telle marchandise pour dire le prix du transport par mer de cette même marchandise d'un lieu à un autre. En France, les *assurances sur frêt* ne sont pas reconnues par les lois, elles se font par des polices d'honneur. (Code de Comm., art. 347).

G

GRENIER. — *Charger en grenier*, c'est embarquer sans couvertures, ni sacs, ni caisses, ni paniers, des grains, graines, cacao, café, poivre, sel, blé, enfin tous les objets susceptibles d'être mis en sacs ou barils, et de les placer tout simplement dans l'intérieur du navire.

On appelle aussi *grenier*, le bois, les planches et les nattes qui servent à exhausser la cargaison de dessus la membrure intérieure, afin que l'eau qui peut s'introduire dans le navire, puisse circuler sans toucher la cargaison. C'est cela qui a fait dire charger en grenier.

I

INNAVIGABILITÉ. — Il y a innavigabilité lorsque, *par fortune de mer* ou *par le vice propre* de la chose, le navire est dans l'impuissance matérielle de naviguer, ou est tellement endommagé, qu'il n'est plus possible, même à l'aide de réparations, de le mettre en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination.

Le Code de Commerce reconnaît l'innavigabilité *par fortune de mer* comme une cause de délaissement. (Art. 369).

J

JET. — Le jet est l'action de *jeter* à la mer des objets chargés dans le navire.

L'art. 410 du Code de Commerce porte : « Si, par » tempête, ou par la chasse de l'ennemi, le capitaine » se croit obligé, pour le salut du navire, de jeter » en mer une partie de son chargement, de couper » ses mâts, ou d'abandonner ses ancres, il prend » l'avis des intéressés au chargement qui se trou- » vent dans le vaisseau, et des principaux de l'é- » quipage. S'il y a diversité d'avis, celui du capi- » taine et des principaux de l'équipage est suivi. »

D'après l'art. 411, « les choses les moins néces- » saires, les plus pesantes et de moindre prix, sont » jetées les premières, et ensuite les marchandises » du premier pont, au choix du capitaine, et par » l'avis des principaux de l'équipage.

» La répartition pour le paiement des pertes et » dommages est faite sur les effets jetés et sauvés, » et sur moitié du navire et du frêt, à propor- » tion de leur valeur au lieu de déchargement » (art. 417).

L

LONG COURS. — Voy. CABOTAGE.

M

MAITRE. — Voy. CAPITAINE.

MOYEN ET MOYENNE. — Par *plein moyen* d'un assureur ou d'une compagnie, l'on entend que les plus fortes sommes souscrites sur des navires dans un exercice, compensées avec les plus petites, donnent une somme moyenne par navire.

La *prime moyenne* d'une place, la *moyenne des pertes* n'ont pas besoin d'explication.

N

NAUFRAGE. — Le naufrage est la destruction ou la submersion d'un navire, et par parité de raison et d'effets, l'incendie qui le réduit en bris, hors d'état de se conduire sur la mer et de porter la cargaison. Ces cas constituent des sinistres majeurs; mais le simple échouement, avec plus ou moins de dommages, n'est qu'une avarie, si le navire n'est pas brisé et s'il est en état d'être relevé et remis à flot, et mis en état de continuer sa route pour le lieu de sa destination, et que les dépenses et dommages ne s'élèvent pas aux trois-quarts de la valeur.

« Si le navire échoue, le capitaine, tenu de ne l'a- » bandonner, pour quelque danger que ce soit, que » par l'avis des officiers et principaux de l'équi- » page, est expressément obligé de sauver avec lui » l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les » plus précieuses de son chargement, sous peine » d'en répondre en son propre nom. » (Code de Comm., art. 241).

« Le capitaine qui a fait naufrage, et qui s'est » sauvé seul ou avec partie de son équipage, est tenu » de se présenter devant le juge du lieu, ou, à dé- » faut du juge, devant toute autre autorité civile, » d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux » de son équipage qui se seraient sauvés et se trou-

» veraient avec lui, et d'en lever expédition. »
(Idem, art. 246).

NAVIRE. — Par ce mot l'on entend tout bâtiment dont on se sert sur mer. — En parlant des vaisseaux de guerre, l'on dit *navire* ou *bâtiment de guerre* plutôt que vaisseau, car on entend par *vaisseaux* les bâtimens de guerre de 74 à 120 canons et au-dessus, et en parlant des vaisseaux marchands, *navire* est plus usité dans les ports de l'Océan, et *vaisseau* dans ceux de la Méditerranée.

NOLIS. — Synonyme de frêt. Voy. Frêt.

NOLISSEMENT. — Voy. Charte-partie.

NOUVELLES (Défaut de). *Voyez* les art. 375 et 376 du Code de Commerce. Le défaut de nouvelles dans les délais prescrits par ces articles est une présomption légale que le navire a péri.

Pour que le délaissement pour défaut de nouvelles soit valable, il faut non seulement que l'assuré n'ait eu aucune nouvelle de son navire, mais encore que personne n'en ait reçu.

P

PATRON. — Voy. Capitaine.

PERTE. — On distingue deux sortes de pertes : la perte totale et la perte partielle. Par *perte totale*, l'on entend que l'objet assuré est entièrement perdu, ou qu'il a été pris, abandonné ou condamné ; la *perte partielle*, c'est lorsqu'il n'y a qu'une *partie* de l'objet assuré de perdue ; dans ce dernier cas, l'on dit assez habituellement que c'est une *demi-perte*.

PIRATE.—C'est celui qui, sans commission d'aucun gouvernement, court les mers pour piller les navires qu'il rencontre. On le dit par extension des corsaires barbaresques, quoiqu'ils aient commission de ceux qui commandent leurs républiques.

PLEIN OU MAXIMUM. — C'est la plus forte somme qu'un assureur souscrit sur un navire. Ainsi lorsqu'un assureur dit qu'il a tout son plein ou son *grand plein*, cela veut dire qu'il a souscrit tout ce qu'il pouvait prendre sur un même risque.

Le *grand plein* d'une compagnie est fixé d'après son capital souscrit; ensuite les pleins sont différens selon la nature des voyages, car les assureurs ne prennent jamais autant sur un risque chanceux que sur celui qui ne l'est pas.

Pour la signification du terme *plein moyen*, voyez MOYEN.

POLICE.—C'est le nom que l'on donne au contrat d'assurance.

Dans la plupart des places maritimes, on a des modèles imprimés de polices d'assurance; ces formules sont dressées d'après les usages de chaque pays. Ainsi l'on dit police de Londres, police de Paris, pour spécifier que l'assurance a été faite aux conditions de Londres ou à celles de Paris.

Dans une police d'assurance il y a deux choses à considérer : les conditions générales imprimées et celles particulières que l'on écrit à la main au-dessous des premières et qui dérogent quelquefois à celles-ci. On appelle cette deuxième partie de la police, le *libellé de la police*.

Les polices a primes liées ont lieu lorsque pour une assurance, on est convenu d'une seule prime tant pour l'*aller* que pour le *retour*.

PRIME. — La prime est la rémunération ou coût de l'assurance; elle se règle à tant pour cent de la somme assurée. C'est le prix du péril dont l'assureur se rend garant en cas de sinistre de la chose assurée.

La prime est simple ou liée. La *prime* est *simple* lorsque l'assurance est faite pour un *seul* voyage d'un lieu à un autre lieu. Lorsque l'assurance est faite pour *l'aller* et le *retour*, la prime est appelée *liée*, parceque l'aller et le retour sont liés, et ne forment qu'un voyage.

Si l'assurance est faite pour un *temps limité* soit *à l'année*, etc., la prime est encore *simple*, parcequ'elle est fixée à un même taux pour tout le temps que court l'assurance, et quel que soit le voyage que l'on entreprenne; et elle n'est dûe que pour ce *temps limité*, après lequel le risque cesse d'être à la charge des assureurs.

« L'assuré peut faire assurer le coût de l'assurance » (Code de Comm. art. 342).

Le *taux* de la prime dépend absolument d'une convention libre en ayant égard à la nature et à la longueur des risques, aux circonstances, aux temps, aux lieux, et à la manière dont on envisage les événemens.

En cas de *survenance de guerre*, si les assureurs qui ont souscrit des polices qui couvrent ce risque sans réticence, n'ont pas stipulé dans ces polices

une *augmentation de prime*, ils n'obtiennent que la prime primitive ; si elle est stipulée en temps de paix, elle se paie sans augmentation, quoique la guerre survienne, et de même sans diminution, malgré le retour de la paix, si elle a été stipulée en temps de guerre.

Mais lorsque, par les conditions générales de la police, d'après le code de commerce (art. 343), ou par une clause manuscrite particulière, elle est *à déterminer*, alors des arbitres stipulent la valeur de cette prime, suivant le plus ou moins de risques de la guerre survenue.

PRISE.—C'est la saisie d'un navire et de sa cargaison, par une puissance belligérante ou par celui à qui son gouvernement a donné commission de le faire, ou par un pirate.

Le Code de Commerce (art. 350) met le cas de prise à la charge des assureurs; mais ils n'en répondent cependant que suivant les conditions de leur contrat (*voyez les polices de chaque place*).

PROCÈS-VERBAL. — C'est la pièce que dresse le capitaine ou patron, qu'il fait signer par les gens de son équipage, et légaliser dans le premier endroit où il aborde, par le consul de sa nation ou par le magistrat des lieux, lorsque, dans le cours du voyage, il arrive quelque accident extraordinaire au navire ou à la cargaison. C'est généralement la relation de l'événement passé qu'il a inscrit sur son journal timbré.

—

Q

QUARANTAINE. — *Faire faire quarantaine à un navire*, c'est le faire séjourner, avec son équipage et sa cargaison à bord, et sans aucune communication, pendant un temps plus ou moins long, hors du port pour lequel il est destiné, suivant la gravité des craintes de contagion qu'il peut faire naître, et afin de laisser passer le mauvais air qu'il a pu apporter d'un pays où règne la peste ou toute autre maladie contagieuse.

QUE DIT ÊTRE. — Cette clause que les capitaines français sont en usage d'ajouter à leurs signatures sur les connaissemens, et que quelques uns remplacent souvent par celle-ci « *contenu inconnu* », a pour objet d'indiquer qu'ils n'ont pas vérifié les marchandises chargées à bord de leurs navires.

Au moyen de cette clause, ils ne sont garans ni du poids ni de la mesure (consulat de la mer, chap. 266).

AD QUO. — *Voy.* TERME AD QUO.

AD QUEM. — *Voy.* TERME AD QUEM.

R

RACHAT. — Le rachat est l'acte par lequel le capteur se désiste de la chose prise en faveur des anciens propriétaires qui la recouvrent moyennant un certain prix (*voy.* pour les règles établies sur les rachats, relativement aux assureurs, les art. 395 et 3 du Code de Commerce).

RÉASSURANCE. — C'est l'action de faire *réassurer* par d'autres, moyennant une certaine prime, une assurance déjà faite. — Ce sont généralement les assureurs qui font réassurer soit par cause de retard et de peur, soit parce qu'ils ont dépassé la somme qu'ils désiraient avoir sur un même risque (*voy.* aussi l'art. 342 du Code de Comm.).

RECOUSSE ou REPRISE. — Un navire pris peut être délivré et retourner à son premier propriétaire. Une prise enlevée à l'ennemi qui l'a faite, s'appelle *Recousse ou Reprise* (oulay-Paty).

Le navire pris par un ennemi est devenu sa propriété s'il l'a conservé en son pouvoir pendant vingt-quatre heures. Ainsi, le français qui le reprend après ce terme acquiert une propriété sur l'ennemi et en profite, sans être tenu de la rendre au premier propriétaire, dont les droits ont pris fin ; mais si la prise est faite avant le délai de vingt-quatre heures, ses droits revivent ; le navire est rendu, sauf le tiers, qui en est adjugé au capteur pour son droit de recousse. Les propriétaires sont traités plus favorablement lorsque la reprise est faite par les vaisseaux de l'Etat ; elle est rendue, moyennant le treutième seulement abandonné aux équipages capteurs ; cette restitution a même lieu après les vingt-quatre heures de séjour au pouvoir de l'ennemi ; mais alors le dixième est retenu pour droit de recousse : tous les frais en sus sont à la charge des propriétaires (diverses ordonnances).

RISQUE. — On entend par risque l'objet assuré et le voyage qu'il va entreprendre. On dit c'est un

bon risque ou un mauvais risque, selon que le danger de perte et d'avaries est plus ou moins chanceux.

RISTOURNE. — C'est la dissolution de partie ou de la totalité de la police d'assurance par quelque cause que ce soit. On emploie aussi le mot *annulation*, lorsque la police est totalement ristournée, et généralement dans ce dernier cas il n'est pas dû de droit de ristourne. Si c'est l'assuré qui fait annuler la police pour cause de non départ de l'objet assuré, il doit à l'assureur, à titre d'indemnité, un droit de ristourne qui diffère selon les voyages et les usages de l'endroit où l'assurance a été faite.

L'assureur peut aussi exiger le ristourne lorsque l'objet assuré n'est pas parti dans le délai fixé par la police, ou par toute autre cause; alors le droit de ristourne lui est également dû; mais il est généralement moins fort que dans le premier cas.

Le droit de ristourne est ordinairement en France de 1/2 pour cent de la somme assurée, pour les voyages au long-cours, et de 1/4 pour cent de la somme assurée, pour les voyages au cabotage.

ROUTE DU VOYAGE ASSURÉ. — La route est la voie, le chemin, la trace que suit le navire pour faire le voyage assuré.

Le capitaine doit suivre la route la plus usitée et la plus courte pour se rendre au lieu de sa destination, à moins qu'il ne soit forcé de dévier ou de relâcher soit par gros temps, soit par crainte de l'ennemi, etc.

S

SAUVETAGE. — C'est l'action de recouvrer des effets et marchandises naufragés ou jetés à la côte, après un naufrage.

Le capitaine, les gens de l'équipage et l'assuré doivent tous travailler au recouvrement des effets naufragés. Le produit des effets sauvés lorsqu'on a pu le réaliser et le faire revenir, et après déduction des frais, se partage entre les intéressés au prorata, de la même manière qu'ils ont supporté la contribution de la perte.

SÉRIE. — Division d'objets par nombre de colis, par ordre de marques ou de numéros, de quantités, ou de valeur, et qui sert à faire les réglemens d'avaries. Il y a des pays qui ont des tableaux imprimés des séries en usage, mais auxquels on déroge souvent. Le mode le plus convenable et le plus sûr pour n'avoir pas de difficultés, c'est de faire spécifier les séries dans le *libellé* ou *partie manuscrite* de la police.

SINISTRE. — Ce mot présente l'idée de l'entière perte d'un navire, ou lorsqu'il est réduit par cas fortuit à un tel état, que les moyens humains ne puissent le réparer. Les cas de prise, de naufrage, d'échouement avec bris, le défaut de nouvelles, l'innavigabilité du navire par fortune de mer, son incendie, l'arrêt (prolongé) d'une puissance, la perte ou détérioration des effets assurés, si elle va au moins aux trois quarts de leur valeur, sont réputés *sinistres*, et donnent lieu au délaissement.

En assurances, on emploie souvent aussi le mot *sinistre* pour exprimer une perte quelconque, soit totale, soit partielle.

STARIES ET SURESTARIES. On appelle *staries* ou *jours de planche*, le délai convenu ou d'usage pour la charge ou la décharge du navire ; et *surestaries* les jours de retard.

SUBRÉCARGUE. — On entend par subrécargue, la personne qui est chargée, soit simplement de veiller à la cargaison, soit de sa vente, soit enfin de toutes les opérations financières du voyage du navire de commerce sur lequel elle est embarquée.

SURCROIT DE FRÊT. — C'est ce qu'on paie de plus pour le transport depuis le lieu du sinistre jusqu'à celui de destination, relativement au premier frêt stipulé.

SURESTARIES. — *Voy.* STARIES.

SURPRIME ou AUGMENTATION DE PRIME. — Il y a des parages pour lesquels les assureurs exigent des *augmentations de prime*, selon les époques, ou bien en cas de survenance de guerre; ces augmentations sont quelquefois stipulées dans la police, et elles se calculent souvent aussi selon les coutumes des places où l'on fait des assurances. Il est mieux de toujours indiquer dans la police ces augmentations, que la condition de suivre l'usage établi à ce sujet.

T

TEMPÊTE. — Par ce mot, on entend communément l'agitation violente de la mer et l'impétuosité des vents.

Parmi tous les événemens qui constituent les fortunes de mer, l'art. 350 du Code de Commerce met aux risques des assureurs, « les pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés *par tempête*, etc. »

TERME AD QUO. — Le lieu ou le temps d'où le risque commence à courir pour compte des assureurs s'appelle *terme ad quo*.

TERME AD QUEM. — On entend par *terme ad quem*, le lieu ou le temps où le risque cesse d'être à la charge des assureurs.

TROP-PLEIN. — Une compagnie qui a des agens peut quelquefois avoir des trop-pleins, car ces agens peuvent très-bien souscrire, chacun en particulier, leur plein sur un même navire; c'est à la direction de cette compagnie à faire réassurer par une autre compagnie le trop-plein qu'elle peut avoir. Au reste une compagnie bien gérée doit donner des instructions à ses agens, et en limitant les pleins de chaque agence, ils éviteront des trop-pleins à la compagnie.

V

VICE PROPRE DE LA CHOSE. — Le dommage arrivé à la marchandise assurée, lorsqu'elle est de nature à se gâter ou à dépérir, sans autre accident ou fortune de mer, n'est point à la charge des assureurs (Code de Comm. art. 352.)

Les assureurs répondent cependant de la diminution qui arrive dans les marchandises par le coulage auquel elles sont naturellemement sujettes; à moins que la clause *franc de coulage* qui affran-

chit les assureurs et le garantit de tout coulage, n'ait été insérée dans la police; en France il y a une franchise stipulée pour les liquides en fûts, en Angleterre il sont francs d'avaries.

VOYAGE. — Le voyage du navire est le trajet qu'il fait ou qu'il doit faire d'un lieu à un autre.

L'on distingue plusieurs sortes de voyages; le voyage simple, le voyage entier, le voyage de long-cours, et les voyages au grand et au petit cabotage.

Par *voyage simple*, l'on entend toute navigation assurée quelque compliquée qu'elle soit; on considère moins le voyage du navire que celui spécifié dans la police.

Le voyage entier, est celui qui est assuré pour l'aller et le retour, ou seulement pour l'aller, ou pour le retour, ou pour un temps limité.

Pour les *voyages au long cours*, et *au grand et au petit cabotage*, *voy*. CABOTAGE.

VRAC. — *Charger en vrac* étant la même chose que charger en grenier, *voy*. GRENIER.

MODÈLES DES REGISTRES

Nécessaires à une Compagnie d'Assurances maritimes, avec des Agens dans les Ports.

Je donne ici toutes les têtes des registres indispensables à la comptabilité d'une compagnie d'assurances, et ceux nécessaires à ses agens; chaque mot devra être écrit en tête de chaque page et les espaces devront être distribués commodément pour insérer ces titres. Au reste, je donne le nombre de lignes (pied français) que doivent avoir toutes les colonnes. Ainsi, il ne faudra faire attention qu'aux distances données en chiffres, car celles des colonnes tracées dans les modèles sont souvent incorrectes, l'espace manquant pour donner à chacune d'elle le nombre de lignes qu'elle devrait avoir.

En outre de ces livres, il faut la main courante, le journal, le grand-livre et le livre de caisse comme dans toutes les maisons de commerce.

N. B. Ce livre est nécessaire seulement pour la direction d'une Compagnie à [illegible]

N° 5. — Livre des Extinctions.

DATES.	NUMÉROS DES POLICES.	CAPITAUX.	TOTAUX des CAPITAUX.	PRIMES ACQUISES.	TOTAUX des PRIMES ACQUISES.	DATES.	NUMÉROS DES POLICES.	CAPITAUX.	TOTAUX des CAPITAUX.	PRIMES ACQUISES.	TOTAUX des PRIMES ACQUISES.
12 lignes.	8 lig.	10 lignes.	14 lignes.	8 lignes.	12 lignes.	12 lignes.	8 lig.	10 lignes.	14 lignes.	8 lignes.	12 lignes.

10 pouces et 8 lignes.

N. B. Ce livre est indispensable à une Direction et à ses Agents.

N° 6. — Répertoire général des Risques.

NOMS ET HISTORIQUE DES NAVIRES.	AGENCE.	NUMÉROS DES POLICES.	TAUX.	CAPITAUX.
42 lignes.	15 lignes.	7 lignes.	5 lignes.	13 lignes.

72 lignes ou 6 pouces.

N. B. Ce livre est indispensable à une Direction et à ses agens.

N° 7. — Livre historique et pour Réglemens de Pertes et Avaries.

AGENCE.	NUMÉRO DE LA POLICE.	HISTORIQUE DES PERTES ET AVARIES.	PERTES ET AVARIES PAYÉES.	ÉVALUATION DES PERTES ET AVARIES.
15 lignes.	8 lignes.	60 lignes.	15 lignes.	15 lignes.

113 lignes ou 9 pouces 5 lignes.

N° 6. — Registre des Billets de prime.

NUMÉROS.			PAYEUR.		ÉCHÉANCE.	SOMMES.	NUMÉROS.		SOMMES.	QUAND ET COMMENT SORTI.
D'ENTRÉE	DE SORTIE	DES POLICES.	NOM.	DEMEURE.			DE SORTIE	D'ENTRÉE		
6 lignes.	8 lignes.	8 lignes.	[illegible] lignes.	15 lignes.	12 lignes.	12 lignes.	8 lignes.	8 lignes.	12 lignes.	28 lignes.

137 lignes ou 11 pouces 5 lignes.

N. B. Ce livre est nécessaire dans les villes où les billets de prime sont en usage.

NUMÉROS DES POLICES.	PRIMES.	TAUX.	CAPITAUX	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	RÈGLEMENT DES POLICES.		
6 lig.	14 lignes.	7 lig.	24 lignes.	15 lignes.	15 lignes.	15 lignes.	15 lignes.	15 lignes.	15 lignes.	15 lignes.	15 lignes.	12 lignes.	16 lig.	12 lignes.

N. B. Ce livre est pour *Paris*, où il y a 8 courtiers d'Assurances Maritimes.

N° 10. — Registre des Lettres et Billets à payer.

FOLIO DU JOURNAL.	DATE.	TIREUR.		MONTANT DE L'EFFET.	ÉCHÉANCE.	ORDRE.	NUMÉRO de la RÉASSURANCE.	FOLIO DU JOURNAL.
		NOM.	DEMEURE.					
6 lignes.	13 lignes.	18 lignes.	14 lignes.	12 lignes.	12 lignes.	18 lignes.	7 lignes.	8 lignes.

N. B. Ce livre peut être rédigé selon le goût et les habitudes de l'assureur.

N° 11. — BORDEREAUX DES AGENS.

1. — Bordereau hebdomadaire des Risques souscrits.

Agence de (*nom de la Compagnie*) Bordereau du au 183 N°

NUMÉROS DES POLICES.	DATES.	ASSURÉS.	NAVIRES.		VOYAGES.	OBJETS ASSURÉS.	SOMMES ASSURÉES.	TAUX DES PRIMES.				MONTANT DES PRIMES.	OBSERVATIONS et CONDITIONS SPÉCIALES.
										DE GUERRE			
			NOMS et pavillons.	capitaines.				simples.	liées.	à arbitrer	à déterminer.		
7 lig.	10 lignes.	16 lig	16 lig.	13 lig.	20 lig.	16 lig.	12 lignes.	5 lig.	5 lig.	lig.	5 lig.	10 lignes.	32 lignes.

172 lignes ou 14 pouces 4 lignes.

N°2.—Bordereau hebdomadaire des Risques éteints.

Agence de (*nom de la Compagnie.*)

N° Etat des risques éteints.

Du au 183

NUMÉROS DES POLICES.	NAVIRES.	SOMMES ASSURÉES.	PRIMES ACQUISES.	NUMÉROS DES POLICES.	NAVIRES.	SOMMES ASSURÉES.	PRIMES ACQUISES.
7 lig.	14 lig.	12 lignes.	10 lignes.	7 lig.	14 lig.	12 lignes.	10 lignes.

86 lignes ou 7 pouces 2 lignes.

N° 3. — Bordereau hebdomadaire des Recettes et Paiemens.

Agence de (*nom de la Compagnie*)

N° Etat des Recettes et Paiemens.

Du au 183

DATES.	NUMÉROS des POLICES.		RECETTES.	PAIEMENS.
10 lignes.	7 lignes.	49 lignes.	10 lignes.	10 lignes.

86 lignes ou 7 pouces 2 lignes.

Sur une demi-feuille in-folio, papier pelure. On met d'un côté le bordereau des risques souscrits, et sur l'autre côté le bordereau des risques éteints, et en regard de ce dernier celui des recettes et paiemens.

N° 4. Bordereau mensuel des Pertes, Avaries, Annulations, etc.

Agence de (*nom de la Compagnie.*)

N° Bordereau des Pertes, Avaries, Annulations, Réductions, Ristournes, Réassurances, etc., etc.

DATES.	NUMÉROS des polices.	NAVIRES.	PAIEMENS.		RISTOURNES, Annulations, Réductions.			RÉASSURANCES.					Sauvetages.	RÉCAPITULATION.
			Pertes.	Avaries.	Capitaux.	Taux.	Primes.	Numéros.	Réassureurs	Capitaux.	Taux.	Primes.		
11 lignes.	8 lig.	16 lig.	11 lignes.	11 lignes.	12 lignes.	5 lig.	12 lignes.	6 lig.	16 lig.	13 lignes.	5 lig.	11 lignes.	12 lignes.	23 lignes.

Le titre de chaque Bordereau indique son usage et le nombre de jours que chaque agent laisse écouler d'un envoi à l'autre.

APPENDICE.

Les assureurs de Paris ayant formé un COMITÉ pour prendre entre eux toutes les mesures utiles à leurs établissements, et nommant des correspondants dans toutes les places maritimes du monde, auxquels ils donnent des instructions générales, j'ai cru, dans l'intérêt des assureurs de tous les pays qui voudraient suivre une marche aussi sage, rapporter ici ces instructions; et, afin qu'elles soient intelligibles pour tous et qu'elles ne puissent pas faire suivre une mauvaise marche aux correspondants, et compromettre les intérêts de leurs mandants, il m'a semblé indispensable d'y ajouter quelques observations.

En les rendant publiques, les correspondants, et les assureurs eux-mêmes, conserveront le rôle qui leur appartient, et les assurés, ou leurs ayant-cause, se tiendront sur leurs gardes et ne commettront pas d'actes contraires aux intérêts des premiers, puisqu'ils sauront que leur conduite est toujours surveillée.

DIPLOME.

En vertu des pouvoirs dont ils sont investis, les soussignés, Directeurs-Gérans des réunions d'assureurs particuliers et des compagnies d'assurances maritimes, à Paris, attestent à tous ceux que cela peut intéresser, qu'ils ont nommé M. . . . . LEUR AGENT à. . . . . sous la condition expresse qu'il. . . demeure. . . . soumis aux instructions générales ci-après, instructions qu'il. . . devr. . . exhiber dans toutes les occasions où il. . . interviendr. . . . afin que les assurés ou leurs représentans puissent apprécier avec exactitude l'étendue de. . . . pouvoirs.

Paris, le 183

INSTRUCTIONS GÉNÉRALES

POUR LES CORRESPONDANTS DES ASSUREURS MARITIMES.

L'intervention des agens a pour but de prévenir les frais judiciaires qu'entraînent l'expertise et le règlement des avaries en l'absence des assureurs, mais surtout de défendre leurs intérêts, comme s'ils étaient eux-mêmes sur les lieux.

Bien que chacun des cas dans lesquels ils sont appelés à représenter les assureurs, puisse donner lieu à des instructions particulières, selon les circonstances du sinistre, il n'est pas inutile de leur faire connaître à l'avance, par quelques instructions générales, ce que les assureurs attendent de leurs soins. Ces instructions pourront d'ailleurs leur servir de gouverne, toutes les fois que leur intervention sera requise avant qu'ils aient eu le temps d'en informer leurs commettans. Elles peuvent se diviser en plusieurs points, savoir :

Les cas de naufrage suivi de sauvetage ;
d'avaries sur corps ;
d'avaries sur marchandises ;
d'avaries communes.

Dans tous ces cas, lorsqu'ils auront appris ou qu'ils présumeront que les assureurs ont un intérêt quelconque, soit sur corps, soit sur cargaison, leur premier soin doit être de faire connaître à qui il appartient, les pouvoirs dont ils sont investis par

ces assureurs, et d'offrir leurs conseils et leur assistance pour toutes mesures à prendre dans l'intérêt des absens, et s'il y a refus, de protester.

SAUVETAGES.

En cas d'échouement avec ou sans bris dans le voisinage de leur port, ils doivent veiller à l'exécution de l'article 381 du Code de commerce, qui oblige l'assuré à travailler au recouvrement des objets naufragés, et à défaut de la présence de l'assuré ou de quelqu'un qui le représente, se concerter avec le capitaine ou avec les préposés de l'administration de la marine, à l'effet de prendre pour compte de qui de droit, les mesures les plus propres à effectuer ce recouvrement et à garantir les objets sauvés du pillage ou d'une plus grande détérioration. Dans le même cas, il est d'une haute importance qu'ils s'assurent par tous les moyens en leur pouvoir, si le navire est, ou non, susceptible d'être relevé, et ils doivent coopérer, par leurs démarches et par leurs conseils, aux moyens à mettre en usage pour tâcher de le renflouer, en combattant toute influence qui chercherait, dans un intérêt contraire, à s'opposer à ces efforts, afin de parvenir au délaissement.

Quant aux marchandises sauvées, qui seraient de nature périssable, ils s'entendront avec le capitaine, l'administration ou toutes personnes quelconques, investies de la gestion, pour qu'il soit procédé par ministère d'experts-compétens, à l'examen de ces

marchandises et aux dispositions à prendre pour leur conservation ou pour leur réalisation immédiate par vente publique, si les experts reconnaissent qu'il y a urgence ou convenance dans l'intérêt de qui de droit.

AVARIES PARTICULIÈRES AUX MARCHANDISES.

C'est un des cas qui exigeront le plus fréquemment leur intervention. Elle doit commencer quand la marchandise est encore à bord du navire; car, avant de la faire débarquer, le réclamateur a dû protester contre le capitaine et celui-ci, faire procéder à la vérification de l'arrimage; or il est important qu'ils assistent à cette opération qui se fait ordinairement avec beaucoup trop de légèreté et toujours à l'avantage du capitaine. Après le débarquement, la marchandise sera visitée en leur présence par les experts qui constateront l'avarie, soit par la comparaison de la valeur en l'état d'avarie avec celle qu'elle aurait eue en état sain, au cours du jour, soit par le déficit sur le poids, le nombre ou la mesure : dans l'un comme dans l'autre mode, leur surveillance directe et immédiate est essentielle, et si l'avarie leur paraît avoir atteint un degré trop considérable pour pouvoir être appréciée justement par les experts, ils auront à provoquer leur décision sur la nécessité d'une vente publique dont le résultat donne toujours la mesure la plus exacte de l'avarie et de l'indemnité due à l'assuré.

Cette vente publique exige de nouveaux soins de

leur part ; d'abord ils doivent employer tous les moyens propres à y donner la plus grande publicité, et y attirer la plus grande concurrence: ensuite, leur présence y est absolument essentielle pour prévenir ou déjouer les collusions qui peuvent s'établir entre un petit nombre d'acheteurs.

AVARIES AU NAVIRE.

Ces avaries touchant souvent un grand nombre d'intérêts différens, les occasions d'intervenir à l'amiable seront plus rares, et il sera difficile d'éviter la voie judiciaire pour les faire régler ; dans ce cas, l'intervention des agens doit se borner à vérifier ou faire vérifier la réalité des dommages ou des sacrifices déclarés, à contester au besoin la vérité de ces déclarations, à surveiller les opérations des experts et le travail des arbitres chargés d'office du règlement des avaries, et si l'on n'avait aucun égard pour leurs représentations, à fournir aux assureurs par tous les documens et toutes les preuves possibles, le moyen d'attaquer le règlement qui leur sera présenté.

Si les avaries sont seulement particulières au navire, et s'il est possible de s'entendre avec le capitaine pour les faire expertiser de gré à gré, ils devront prendre aux opérations une part plus directe, en s'attachant à faire ressortir le dommage qui résulte du vice propre et de la vétusté; ensuite, ils suivront les travaux des réparations de manière à empêcher qu'on ne s'écarte du devis fixé par les experts. Enfin, si pour acquitter les dépenses

occasionnées par les réparations, il est nécessaire d'emprunter à la grosse avant qu'ils puissent en référer aux assureurs, ils donneront leurs soins à ce que l'emprunt soit fait avec toutes les formalités voulues et aux meilleures conditions.

AVARIES COMMUNES.

Les mêmes raisons qui s'opposent au règlement amiable des avaries sur corps, se reproduisent pour le cas d'avaries communes, dont le règlement se fait le plus souvent par autorité de justice. Dans cette circonstance, tout ce qu'il leur est permis de faire, c'est de prendre connaissance du rapport du capitaine, de le comparer avec le livre de bord, et si les faits rapportés leur paraissent douteux ou contradictoires, ils auront à en provoquer la vérification au moyen de l'interrogatoire séparé du capitaine et des gens de l'équipage devant l'autorité compétente. Enfin ils doivent soumettre aux arbitres les observations que l'examen des pièces pourra leur suggérer dans l'intérêt des assureurs, afin d'éviter à ces derniers des contestations ultérieures avec les assurés pour le remboursement des contributions qui auraient été mises indûment à leur charge.

Telles sont les règles principales que les agens ont à suivre dans les occasions où ils représentent les assureurs, sauf les instructions particulières dont chaque affaire est susceptible, et qu'ils doivent s'empresser de demander aux assureurs intéressés.

Il est bien entendu que tous leurs agissemens au nom des assureurs ne doivent avoir d'autre but et d'autre effet que de constater les avaries, les assureurs se réservant, dans tous les cas, le droit de régler définitivement avec les assurés, d'après les conditions particulières des polices appliquées aux faits constatés.

Ils peuvent considérer le présent diplôme comme leur donnant tous les pouvoirs nécessaires pour agir dans cette limite, et il leur suffira de le faire enregistrer pour valoir de procuration. En outre, ils sont invités à faire connaître publiquement, sur leur place, les qualités dont ils sont investis par ces pouvoirs.

Dans le cas où la défense des intérêts des assureurs les mettrait en opposition avec leurs propres intérêts, soit comme assurés, soit comme propriétaires ou consignataires du navire sur lequel il y aurait des avaries à régler, ils auront à remettre leurs pouvoirs dans les mains de la personne qu'ils jugeront capable d'en faire le meilleur usage.

DOCUMENS.

Les documens exigés par les assureurs pour les règlemens d'avaries sur les marchandises endommagées par l'eau de mer, sont les suivans :

1° Protêt ou rapport de mer du capitaine ; cette pièce devra être confrontée avec le journal de bord et attestée par l'Agent.

2° Procès-verbal de la visite à bord, pour constater l'arrimage.

3° Procès-verbal d'expertise des marchandises débarquées, expertise qui doit être faite immédiatement après le débarquement.

4° Certificat de la douane constatant la réduction des droits, s'il en est accordé.

5° Certificat du prix du marché ou évaluation du prix au comptant qu'auraient valu, à l'époque du déchargement, les marchandises avariées, si elles fussent arrivées saines, en entrepôt ou à l'acquitté.

OBSERVATIONS

SUR LES POUVOIRS CI-DESSUS A DONNER AUX CORRESPONDANTS.

A moins que les représentants des assureurs ne soient (comme les Consuls à l'étranger,) revêtus d'un caractère officiel qui leur donne, avec la volonté, la puissance de s'opposer efficacement aux manœuvres frauduleuses et aux exactions qu'ils doivent surveiller, on conçoit qu'aucune intervention directe ne peut être tentée, qu'autant qu'ils se justifieraient en possession des pouvoirs de la totalité des parties intéressées à l'affaire, dans laquelle cette intervention serait jugée utile; or il est bien peu de cas, si même il en est, où cette certitude puisse être acquise. Supposons cependant

qu'elle le soit, les parties intéressées n'étant jamais, quant aux représentants, que les assureurs eux-mêmes, et ceux-ci ne pouvant prendre aucune initiative sans que les assurés, auxquels la chose convient presque toujours, ne s'emparent de ce moyen pour prétendre au droit d'abandon, il est facile de voir quel danger nouveau cette intervention ferait naître à côté de celui qu'il s'agit d'éviter. Et, que serait-ce donc, si, indépendamment des poursuites des assurés, il fallait encore avoir à se défendre contre celles de co-assureurs qui, n'ayant point autorisé l'intervention, voudraient en user, (eût-elle même été avantageuse) pour rendre les intervenants responsables de leurs pertes.

Il ne faut point s'abuser ; toute intervention directe pour compte des assureurs les met sous le coup d'une action en abandon, ou tout au moins en dommages-intérêts, parce qu'aucune des stipulations du contrat ne l'autorise, et parce que nul ne peut prétendre au droit de gérer la chose d'autrui. Ainsi donc je crois prudent et utile d'interdire formellement toute pareille intervention. En conséquence des mêmes principes, je repousse aussi tous agissements contre les capitaines par voie de protestations ou de significations de défense de passer outre, moyens qui ne sont eux-mêmes qu'une véritable intervention, et présentent les mêmes dangers. Tout capitaine bien avisé (et chacun sait qu'à défaut les conseils ne leur manquent pas) mettant à profit de pareils actes pour abandonner son navire, en protestant à son tour contre la violence qu'il dirait lui

être faite, transporterait à ses armateurs les droits qu'il importe aux assureurs de se conserver à eux-mêmes.

Si les armateurs, par eux ou leurs capitaines, doivent conserver toute liberté dans la conduite et la gestion de leurs propres affaires, ce ne peut jamais être qu'en restant responsables des fraudes qu'ils peuvent commettre au préjudice de leurs assureurs, et en s'exposant à toutes actions en dommages-intérêts. Donner à ces derniers les moyens de rendre les fraudes évidentes, leur procurer des preuves qu'ils puissent opposer aux actes mensongers dont la coupable fabrication serait reconnue ; telle est la véritable mission des représentants, et, si elle est bien remplie, ils auront fait tout ce que l'on peut attendre et réclamer d'eux.

Pour cela il suffira toujours qu'ils exercent la plus rigoureuse surveillance sur tous les actes des capitaines, depuis leur arrivée jusqu'à leur départ.

Ainsi après avoir usé de tous les moyens possibles pour reconnaître si leurs rapports sur les causes et la nature des dommages sont vrais ou faux, ils devront inspecter rigoureusement la constatation et l'appréciation de ces dommages, et distinguer ceux provenant de vice-propre ou vétusté, de ceux réellement imputables aux événements de la navigation. La facilité de pourvoir aux remplacements, et le prix réel des matériaux et objets nécessaires, devront également être le sujet de leurs investigations, et il ne sera pas moins nécessaire d'avoir toujours les yeux ouverts sur le taux exagéré, et le plus sou-

vent concerté, des emprunts à la grosse contractés pour l'acquit des dépenses, comme aussi sur les certificats à l'aide desquels on présente dans certains cas ces emprunts comme impossibles, afin d'arriver au droit d'abandon, dont on est dans l'impossibilité d'appuyer l'action sur d'autres motifs. Pour donner plus de force aux attestations que ces investigations les mettront dans le cas de transmettre, et pour qu'elles aient même le caractère légal qui permette de les opposer aux actes dont on voudrait se prévaloir, ils devront requérir toutes contre-expertises et témoignages qu'ils jugeront utiles, et en faire de leur côté dresser des actes ostensibles et légaux qu'ils devront adresser par duplicata, enfin et comme complément des démonstrations de la culpabilité de ceux dressés au préjudice des assureurs, ils devront refuser de les sanctionner par leur signature s'ils sont agents commissionnés par le gouvernement français, ou s'il était de leur devoir de la donner comme légalisation de celles des officiers publics intervenants, ne le faire qu'en protestant contre la validité de ces actes quant aux faits y relatés.

Tels sont les seuls agissements que la qualité d'assureur me paraisse permettre d'autoriser ; ils suffisent complètement à leur sécurité, et ont l'avantage de ne pouvoir jamais les compromettre; or c'est là le double but qu'il leur importe d'atteindre.

ES DE CO CI-APRÈS DÉSIGNÉES :

Risq Chang lestatio	de Nantes	**OMME EN CAS DE DÉCLARATION DE GUERRE.**
		Garantis sans augmentation de prime, pour les risques de quarantaine au port d'arrivée ; mais lorsqu'un navire doit se rendre dans un autre endroit, ou s'il fait sa quarantaine à la station du Hoc, ou bien sur la rade du Hâvre, il sera acquis aux assureurs une augmentation de prime réglée par des arbitres.
* La po		Garantis.
		Garantis.
		Garantis.
AL		Garantis, si le navire va faire quarantaine au lieu de destination ; mais s'il va la faire ailleurs, il est payé une augmentation de prime d'un pour cent par mois sur corps, et de trois quarts pour cent sur facultés, depuis le jour du départ jusqu'à celui du retour.
AMST.)		Garantis.
A		Garantis.
		Garantis, moyennant une augmentation de prime qui est déterminée suivant l'importance des risques.
		Garantis.
		Garantis.

SUR LES PLACES CI-APRÈS DÉSIGNÉES :

(Voyez Anvers.)
(Voyez Londres.)
(Voyez Anvers.)
(Voyez Anvers.)
(Voyez Londres.)
(Voyez Londres.)
(Voyez Anvers.)
(Voyez Londres.)
(Voyez Amsterdam.)
(Voyez Anvers.)
(Voyez Amsterdam.)
(Voyez Amsterdam.)

NT BANDON.

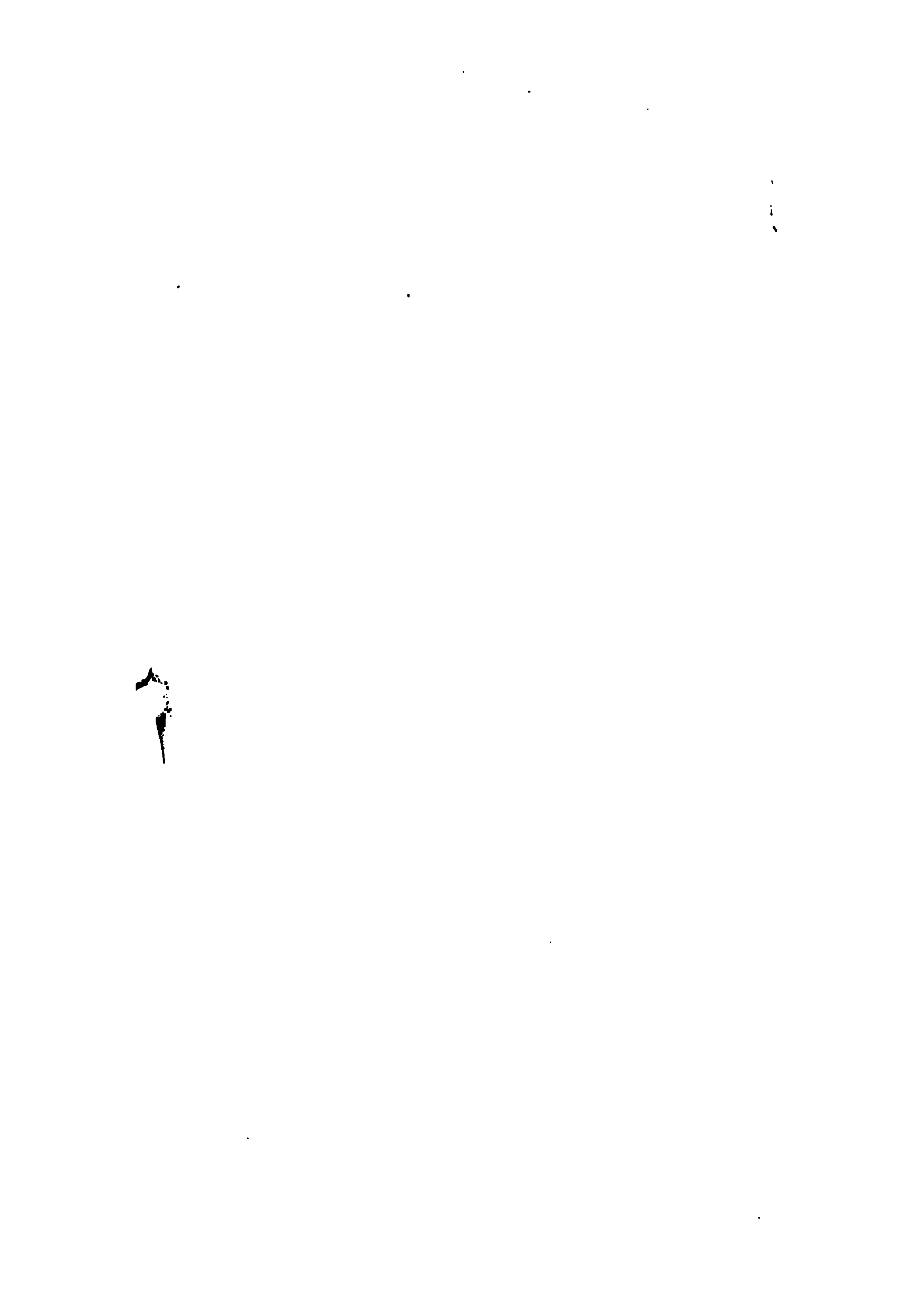
COPIE DES A

A L'ACTE D'ABANDON AUX ASSUREURS.

Art. 369. —
d'Echouement un an expiré, à compter du jour du départ du
étrangère, en el se rapportent les dernières nouvelles reçues,
va au moins à res, après deux ans, pour les voyages de long
Il peut être favoir reçu aucune nouvelle de son navire, il peut
ssureur et demander le paiement de l'assurance,
estation de la perte.

MARSEILL	an ou des deux ans, l'assuré a, pour agir, les
ICIENNE PO	
MAURIC	onformément au code de commerce
NANTES	(Voyez Londres.)
NAPLES	(Voyez Bordeaux.
NEW-YOR	(Voyez Gênes.)
NOUVlle-ORLÉ	(Voyez Baltimore.)
	(Voyez Baltimore.)
PARIS.	pas d'époque pour le délaissement en cas de manque de nouvelles, les limites du code de commerce, c'est-à-dire, après un an pour les rn et de Bonne-Espérance, et après deux ans pour les voyages au
PHILADELPH	
ROTTERDA	(Voyez Baltimore.)
	onformément au code de commerce.
ROUEN.	andon, lorsqu'on n'a pas reçu de nouvelles du navire : après dix- u d l des caps Horn et de Bonne-Espérance; après un an, pour rs et de grand cabotage ; et après six mois, pour le petit cabotage ou du jour auquel se rapportent les dernières nouvelles reçues.
STOCKHOLM	ns les polices ; mais suivant les usages de cette place, l'assuré peut il n'aurait pas de nouvelles, après six mois pour les voyages dans rès un an pour ceux dans la Méditerranée, le Levant, les Iles Ca- ux ans pour ceux au delà des mers d'Europe. Les assureurs paient tification leur a été faite.
TRIESTE.	avire ou après l'époque des dernières nouvelles reçues, l'assuré ne eut faire l'abandon; mais si le navire venait plus tard à arriver stination, l'abandon serait considéré comme non avenu, et l'as- , aurait à tenir compte aux assureurs de la somme payée, en ajou- d'intérêt.





THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY
REFERENCE DEPARTMENT

This book is under no circumstances to be taken from the Building

form 410



